



HAL
open science

Les aménagements portuaires de l'estuaire de la Gironde aux XVIIIe et XIXe siècles : résultats d'inventaire

Claire Steimer

► To cite this version:

Claire Steimer. Les aménagements portuaires de l'estuaire de la Gironde aux XVIIIe et XIXe siècles : résultats d'inventaire. Regards croisés sur la construction des paysages fluviaux, UMR Ausonius; Université Bordeaux Montaigne; Anne Colin, Dec 2021, Bordeaux, France. hal-04290028

HAL Id: hal-04290028

<https://hal.science/hal-04290028>

Submitted on 16 Nov 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.

Les aménagements portuaires de l'estuaire de la Gironde aux XVIIIe et XIXe siècles : résultats d'inventaire

Claire Steimer, conservateur du patrimoine, Service du patrimoine et de l'Inventaire, Région Nouvelle-Aquitaine

Formé par la confluence de la Dordogne et de la Garonne au Bec d'Ambès, l'estuaire rejoint l'océan atlantique quelque 75 kilomètres plus loin. Débouché maritime du port de Bordeaux, il baigne les rives du Médoc à l'ouest et celles du Bourgeais, du Blayais et de la Saintonge à l'est. L'implantation humaine a été largement favorisée par cet axe de circulation et d'échanges, et des ports s'y sont développés dès les époques antiques et médiévales.

L'inventaire du patrimoine des rives de la Gironde réalisé dans le cadre d'un partenariat entre le service du patrimoine et de l'Inventaire de la Région Nouvelle-Aquitaine et le Département de la Gironde, notamment les Archives départementales, a permis de recenser les ports dans cette vaste zone fluvio-maritime¹. L'étude de leur histoire et de leurs aménagements a ainsi permis d'identifier un patrimoine portuaire spécifique.

Le port peut être défini comme un « abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, muni d'ouvrages et d'installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement des passagers ou des marchandises, ainsi que d'autres installations associées au trafic maritime (stockage, entretien, réparations, etc.)² ». Tantôt port de commerce, port militaire, port de pêche, mais aussi plus récemment port industriel ou port de plaisance, les ports estuariens ont été aménagés pour répondre aux exigences du commerce et de la navigation. Ils forment une interface entre les terres et les eaux, vers des horizons plus ou moins lointains. Leurs infrastructures révèlent une histoire économique de l'estuaire et de ses rives, tout en traduisant les modes de vie locaux.

À l'issue de cet inventaire, et dans le cadre de cette communication, une typologie des équipements de chargement ou déchargement des marchandises ou des passagers aux XVIIIe et XIXe siècles peut être proposée. Les installations de la fin du XIXe siècle, en lien avec le développement industriel et celles du XXe siècle, notamment les aménagements liés au bac, les infrastructures des avants-ports de Bordeaux (Pauillac-Trompeloup, Le Verdon et Blaye) et les ports de plaisance, ne sont pas traités ici³. Au-delà de la variété des installations, l'étude donne à voir des spécificités géographiques, entre l'amont et l'aval, ainsi que la diversité des échanges, en suivant le cours de l'estuaire mais aussi en passant d'une rive à l'autre.

¹ L'ensemble des données d'inventaire est consultable sur le portail documentaire du service du patrimoine et de l'Inventaire de la Région Nouvelle-Aquitaine. L'opération d'inventaire du patrimoine des rives de l'estuaire fait l'objet d'une publication de synthèse : BESCHI Alain, STEIMER Claire. *L'estuaire de la Gironde. Deux rives, un territoire* (coll. Cahiers du patrimoine). Bordeaux : Le Festin, 2022.

² Voir VERDIER Hélène (dir.). *Thésaurus de l'Architecture*, Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Paris : Monum, Éd. du Patrimoine, 2000 ; STEIMER Claire, SUIRE Yannick. « Les ports de l'estuaire de la Gironde et leurs aménagements ». *Inventorier et décrire les constructions de l'eau. Le vocabulaire des ports en milieu fluvial et estuarien*. Journée d'études de la MIGP (10 décembre 2013). Paris : ministère de la culture et de la communication, 2015, p. 51-61 ; SERNA Virginie (dir.). *Vocabulaire du Littoral*. Paris : Éditions du patrimoine, Centre des Monuments nationaux [à paraître].

³ Pour une autre approche, voir STEIMER Claire. « L'estuaire de la Gironde et ses infrastructures portuaires (XVIIIe-XXe siècles) ». *Le Sud-Ouest aquitain, la mer et l'outre-mer*, Actes du 73^e congrès de la FHSO, à paraître en 2022.

I- Caractéristiques des ports estuariens

Les ports de l'estuaire correspondent aux ports « embryonnaires » ou aux ports « secondaires » tels que définis par Michel Bochaca dans sa typologie des ports du bordelais au Moyen Âge et intégrés dans le réseau commercial des principaux ports que sont Bordeaux, Libourne et La Rochelle⁴. Parmi ces ports secondaires, Bourg, Blaye et Royan sont liés à un site stratégique, aussi bien du point de vue géographique que militaire. La morphologie des rives, tantôt l'échancrure d'un *estey* ou chenal, tantôt une anse formant une rade à l'abri des vents et des courants permet leur implantation. Ils desservent un château défensif et font partie du dispositif de contrôle de l'estuaire. La présence des ports répond également au fonctionnement de l'estuaire selon les marées et aux tracés du chenal de navigation : Pauillac se trouve ainsi parfaitement positionné et constituait une halte privilégiée dans la remonte ou la descente de l'estuaire. Il s'agissait pour certains navires d'alléger leur charge pour pouvoir atteindre lors d'une prochaine marée le port de Bordeaux.



Vue de la ville de Blaye, vers 1606, Claude Chastillon © BnF.

Il faut ainsi garder à l'esprit la morphogénèse et la dynamique estuariennes : les marées, les courants et les vents ; les transports et dépôts de sédiments, le comblement des marais et l'atterrissement des îles, autant de phénomènes naturels avec lesquels l'homme a dû composer. Cette histoire des ports est donc à confronter à l'évolution géomorphologique de l'espace estuarien, un espace profondément changeant, à mettre notamment en lien avec les travaux d'assèchement des marais et d'aménagement de canaux. Le phénomène d'envasement menace sans cesse les activités portuaires : à chaque marée, l'*estey* qui forme abri se comble. L'enjeu du curage était donc essentiel ; à l'aide de bacs-cureurs ou bateaux-râteaux mais aussi au moyen d'écluses permettant de chasser les vases accumulées. L'écluse, héritée des travaux d'assèchement menés dès le XVII^e siècle dans les zones de marais, est bien souvent le seul équipement dont le port dispose.

⁴ BOCHACA Michel. « Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin XV^e-début XVI^e siècle) ». *Historia Instituciones Documentos*, n° 35, 2008, p. 64.



Vue de l'estey de Saint-Estèphe à marée basse, avec la cale inclinée du port
(c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel, C. Steimer, 2013

De nombreux ports ont disparu ou ont été déplacés à la suite d'atterrissements ou de comblements : dans le secteur de la rive gauche notamment, avec les nombreuses îles présentes dans le bras de Macau, on assiste dès le XVIII^e siècle et tout au long du XIX^e siècle à la condamnation de plusieurs ports. Ainsi, selon le vicomte de Vivens, la situation est critique dans le secteur entre Cantenac et Soussans : « Sur tous les points de leur rivage, dans un développement de 5 ou 6 lieues, ils [les habitants du Médoc] sont à la veille de se voir privés de la faculté de transporter leurs denrées dans le fleuve ; les ports, les embarcadères qui y aboutissaient, sont déjà tellement encombrés, que la plupart d'entre eux sont tout à fait inabordables, que les autres ne peuvent être pratiqués que dans les courts moments de la plus haute marée⁵ ». L'île de Fumadelle et les îlots voisins sont conquis par le propriétaire riverain pour agrandir sa propriété : « Au moyen d'une énorme quantité de pieux, de pierres et de fascines, on a complètement atterri la large et belle passe qui séparait l'îlot de Soussans de l'île de Fumadelle et qui servait d'entrée directe à ce port ; il n'est maintenant ouvert aux bateaux qu'à l'heure des hautes marées et tout annonce son prochain et totalement encombrement⁶. » Seuls certains toponymes - le Port à Braud-et-Saint-Louis et Soussans ou Port-Aubin à Cantenac, par exemple - ou d'éventuelles fouilles archéologiques peuvent déterminer l'emplacement de ces anciens ports⁷.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les ports d'échouage ne sont pour la plupart guère aménagés ou équipés. L'ancre était jetée à distance du rivage limoneux et le débarquement s'effectuait à l'aide de petites embarcations. Plusieurs représentations, celles du voyageur hollandais Van der

⁵ VIVENS (Vicomte de). *Nouvelles recherches sur les encombrements toujours croissants de la Garonne inférieure et de la Gironde, particulièrement relatives à la portion de leur lit qui longe les côtes du Médoc, adressées, le 24 août 1840, à M. le Préfet de la Gironde*. Bordeaux, 1840, p. 19.

⁶ Extrait des réclamations adressées à M. le baron d'Haussez, préfet de la Gironde, par les propriétaires du Haut-Médoc, les 20 novembre et 23 décembre 1824. Cité par VIVENS, 1840, p. 133.

⁷ COQUILLAS Didier. *Les rivages de l'estuaire de la Gironde du Néolithique au Moyen Âge*. Thèse d'Histoire, Bordeaux 3, 2001, p. 83-84.

Hem au milieu du XVII^e siècle ou une lithographie figurant le port de Royan en 1776 par exemple, en attestent⁸.



Le port de Royan en 1776. Collection des ports de France par l'ingénieur Ozanne
© Musée de Royan.

À marée haute, les bateaux pouvaient tenter l'entrée dans le chenal, s'échouant naturellement aux basses eaux. Les sources d'archives confirment l'absence d'équipements et la modestie de ces ports. Le mémoire sur la généralité de La Rochelle, dressé en 1698 par l'intendant Michel Bégon, liste les principaux ports et ne mentionne que sommairement les quelques localités estuariennes de Talmont, Mortagne et Royan⁹. Ce dernier est décrit comme « un petit port de mer très commode pour les barques qui entre et qui sorte de la rivière de Bordeaux ». À la même époque, l'intendant Bazin de Bezons dans son mémoire pour l'instruction du duc de Bourgogne mentionne Libourne, Bourg et Blaye : « Je dois remarquer qu'il n'y a sur la Gironde, lorsque les 2 rivières sont jointes qu'un lieu assez considérable qui est Blaye, l'on la qualifie de ville, quoy qu'il ne soit point environné de murailles [...]. Il se trouve sur la Garonne la ville de Bordeaux et sur la Dordogne celles de Libourne et Bourg qui sont les endroits où l'on vient faire les cargaisons pour porter dans les pays étrangers. Les grosses cargaisons se font à Bordeaux, il se charge peu de choses dans les autres ports¹⁰ ». Au début du XIX^e siècle encore, les navires échouent à marée basse sur le fond vaseux des deux chenaux réunis qui forment le port de Meschers. Seuls deux pieux placés sur chacune des rives en indiquent l'entrée et « on se sert de planches, appuyées sur les talus naturels du chenal pour effectuer le chargement et le

⁸ Voir par exemple les vues de Pauillac : DÉMONT Emmanuelle, FAVREAU Marc. *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 ; *Le port de Royan en 1776*. Collection des ports de France par l'ingénieur Ozanne. Musée de Royan.

⁹ BnF, Département des manuscrits, Français 8148, *Mémoire sur la Généralité de La Rochelle, dressé par M. Bégon*, 1698 [en ligne sur Gallica] : fol. 44, 45 et 49.

¹⁰ COSTE Laurent. *L'intendance de Bordeaux à la fin du XVII^e siècle, édition critique du mémoire « pour l'instruction du duc de Bourgogne »*. Paris : Éditions du comité des travaux historiques et scientifiques, à paraître.

déchargement des navires¹¹ » dans ce port qui peut contenir une dizaine de navires. Côté Médoc, dans les petits ports de La Maréchale, de By, de Goulée, de Richard, de Saint-Vivien et du Verdon, « on enlève les vases à l'aide de chasses et d'un bac à râteaux¹² ».

L'inventaire des équipements portuaires concerne une quarantaine de sites, identifiés par le repérage de terrain et les archives. N'ont pas été pris en compte les petits ports ne présentant comme aménagement qu'une écluse : comme les ports de Saint-Vincent (Saint-Estèphe-Pauillac), Meyre (Soussans), Bernu (Saint-Genès-de-Blaye), Chassillac (Saint-Dizan-du Gua), Charron (Saint-Sorlin-de-Conac), Conac (Saint-Sorlin-de-Conac). Deux sources ont été privilégiées pour le XIXe siècle, époque à laquelle la plupart de ces ports ont été améliorés. Elles fournissent un état des lieux en 1839 puis 50 ans plus tard, en 1887 et permettent de mesurer les investissements réalisés pour leur modernisation. La *Statistique des ports maritimes de commerce*¹³, dressée en 1839 par la direction des Ponts et Chaussées, associe une description technique des ports avec leurs dispositions principales : « les constructions qui ont pour objet de l'abriter et d'en fixer l'entrée ; celles qui sont destinées au stationnement, au chargement et au déchargement des navires ; les moyens actuels employés pour conserver la profondeur des chenaux ; les ouvrages propres à la construction et à la réparation des navires ; les voies d'eau et de terre qui viennent y aboutir ; les travaux que les ingénieurs jugent nécessaires pour son amélioration, l'évaluation sommaire de ces travaux¹⁴ ». Une seconde partie aborde le point de vue économique avec une évaluation de leur importance commerciale, « en indiquant la nature des opérations qui s'y réalisent, le montant des droits que le trésor y a perçus pendant les années 1833, 1834, 1835, 1836 et 1837 et la moyenne de ces droits ». Il s'agit également d'indiquer le type de navigation, de long cours, le grand cabotage, et le petit cabotage mais aussi la navigation de grande et petite pêche ou celle avec les colonies. L'ouvrage donne sa propre définition du port : « tous les lieux où les bâtiments viennent aborder, soit pour y déposer, soit pour y prendre des marchandises, soit simplement pour y trouver un abri et attendre des vents favorables. Nous avons également compris sous cette dénomination les rades, les anses et les criques creusées par la nature, qui, presque toutes n'ont aujourd'hui qu'une bien faible importance, mais dont quelques-unes peut-être, par suite de circonstances qu'il est impossible de prévoir ou de calculer, arriveront quelque jour à un haut degré de prospérité¹⁵ ».

Le second ouvrage de référence est la collection des *Ports maritimes de la France*, dont le tome 6 qui concerne notre secteur est publié en 1887 par le ministère des Travaux publics¹⁶. Chaque site est présenté selon les chapitres suivants : renseignements géographiques et hydrographiques, historique, description du port, renseignements statistiques et commerciaux (importance commerciale de la pêche ; entrées et sorties ; importations et exportations ; droits de douane ; trafic de voyageurs), commerce et pêche, renseignements généraux (marées, superficie affectée au séjour des navires ; longueur totale des quais, superficie totale des terre-pleins des quais ; dépenses) et parfois une bibliographie.

En 1839, 27 ports sont présentés, 21 en 1887, dont 16 sites communs aux deux ouvrages. Confrontés aux données d'inventaire, ces éléments ont permis d'élaborer des cartes de synthèse afin de mettre en évidence les types d'aménagements attestés sur les rives de l'estuaire : elles témoignent d'emblée d'un estuaire « aménagé » au cours du XVIII^e et surtout au XIX^e siècle.

¹¹ *Statistique des ports maritimes de Commerce*, Direction générale des Ponts et Chaussées, Paris, Imprimerie Royale, 1839, p. 92.

¹² *Idem*, p. 115.

¹³ *Idem*.

¹⁴ *Idem*, Avertissement, p. VII-VIII.

¹⁵ *Idem*, Avertissement, p. X-XI.

¹⁶ Ministère des Travaux publics, *Ports maritimes de la France*, le tome 6, parties 1 (de La Rochelle à Maubert) et 2 (de La Rochelle à Hendaye). Paris : Imprimerie nationale, 1887.

II - Les peyrats, « ce qu'on nomme ailleurs calle »

Au XVIII^e siècle, l'importance économique du commerce du port de Bordeaux entraîne d'importants travaux d'amélioration de la navigation et d'équipement des ports estuariens. En 1749, l'intendant Tourny souligne leur intérêt 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 aisé¹⁷ ». Le terme *peyrat*, à lui seul, peut signaler l'existence d'un port¹⁸. Mot d'origine gasconne, *peira* signifie la pierre, et par extension le pavé, la chaussée, le dallage. Les premières mentions identifiées remontent au XVI^e siècle, pour désigner des éléments de protection des rives afin de les fixer et d'empêcher l'érosion dans le secteur de la passe d'Ambès¹⁹. Une carte dressée sur les ordres de l'intendant Tourny, au milieu du XVIII^e siècle, atteste l'existence de ces épis en pierre disposés perpendiculairement aux rives²⁰. Décrits comme « un monceau de pierres qui avance dans la rivière²¹ », ils sont considérés à cette époque comme dangereux, mettant en péril la navigation et le commerce de Bordeaux. Aménagés par des propriétaires privés riverains, ils forment des saillies qui gênent la circulation et contribuent à l'envasement des îles et des passes, condamnant ainsi certains accès. Ils présentent cependant plusieurs avantages pour leurs propriétaires puisqu'ils éloignent les courants des rives, empêchant leur érosion et tendant même à les engraisser et à gagner sur l'estuaire. Dans la partie amont occupée par des îles ou bancs de sable, de nombreux atterrissements sont ainsi réalisés au profit des riverains. Enfin, ces *peyrats* font aussi office de cales, facilitant la manutention : « Les riverains de la Garonne sont dans l'usage de nommer Paira, ce qu'on nomme ailleurs calle. Le cours de la Garonne est bordé de maisons de campagne et chaque maison a son paira ou sa calle, dont l'usage est de faciliter par une pente douce et facile le chargement et le déchargement de toutes les nécessités dont les habitants du pays ont besoin [...]. La construction de ces pairats se fait ordinairement en pierres sèches qu'on retient par deux rangs de pieux [...]»²².

En 1749, un arrêt du Conseil ordonne la remise à l'intendant Tourny des titres de propriété des *peyrats* établis sur la Garonne²³ : il s'agit de mettre de l'ordre dans une pratique devenue anarchique. Alors que les propriétaires privés étaient sommés de rendre des comptes, Tourny engage la réalisation, aux frais de l'État, de quatre *peyrats* sur la rive gauche de la Gironde : Saint-Julien, Pauillac, Saint-Estèphe et Saint-Seurin-de-Cadourne²⁴. L'abbé Baurein²⁵ mentionne également le « *peyrat* de Macau » en cours de construction en 1765²⁶ et le « *peyrat*

¹⁷ AD Gironde, C 264. Mémoire sur la subdélégation de Bordeaux, 25 juillet 1743 ; cité p. 157 dans : LE BOUEDEC Gérard. « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n°8, Paris, PUPS, 2008.

¹⁸ COCULA Anne-Marie. *Un fleuve et des hommes : les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*. Paris : Librairie Jules Taillandier, 1981, p. 431 : « port sommaire, simple aménagement de la berge, parfois naturel, parfois construit ».

¹⁹ BRUTAILS Jean-Auguste. *Les Îles de la basse Garonne et de la Gironde, contribution à l'histoire de la rivière de Bordeaux*, Bordeaux, 1913, p. 10-11. Voir notamment AD Gironde, H 1018.

²⁰ AD Gironde, 2 Fi 817. *Nouvelle carte de la Gironde et d'une partie de la Garonne (...), levée par Magin sur ordre de M. de Tourny (...)*, années 1752 à 1755.

²¹ AD Gironde, C 3716. Procès-verbal des pilotes lamaneurs de Bordeaux, Blaye et Pauillac, signé en présence des commissaires nommés par la chambre du commerce de Guyenne, suite aux ordres de M. Lamothe, 7 août 1749.

²² AD Gironde, C 3716. *Mémoire où l'on expose tous les bancs de roche et de sable compris depuis la Tour de Cordouan jusqu'à Bourdeaux [...]* par Magin, 1752. Extrait : *Considérations sur les Pairats [sic] et sur les effets qu'ils produisent*.

²³ AD Gironde, C 4847.

²⁴ AM Saint-Estèphe. *Délibération à l'effet d'obtenir le rétablissement du peyrat*, séance du 13 mai 1830.

²⁵ BAUREIN (Abbé). *Les Variétés bordelaises*, 1784-1786, t. 2, p. 238-239 et t. 3, p. 158.

²⁶ AD Gironde, C 370. Lettre datée du 20 septembre 1765.

royal de Margaux », par ailleurs évoqué en 1777, alors que des dégâts y sont occasionnés par des paysans²⁷. L'entrepreneur intervenant à Macau est également responsable de celui de Saint-Estèphe en attente d'achèvement. Ces *peyrats* se composent d'une structure en bois remplie et pavée de moellons. Inclinés, ils restent accessibles quel que soit le niveau des eaux. En revanche, leur disposition les expose tout particulièrement à la force des flots et de lourds travaux d'entretien et de réparations, réclamés de manière récurrente, y sont réalisés dans la première moitié du XIX^e siècle, dans le cadre des campagnes d'amélioration des ports.



Carte postale : la cale de peyrat de Pauillac (collection particulière)
(c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel.

À Pauillac, l'ouvrage de 122 mètres de long est déjà décrit en triste état en 1787, soumis à la violence des courants et à l'usure causée par les chargements et déchargements de marchandises²⁸. Ainsi en 1803, un document souligne que : « l'utilité principale de ce peyrat est de faciliter l'abord des petits bâtiments qui transportent les vins du Médoc ainsi que les autres productions de la rive gauche, à faciliter la communication entre Blaye et les autres petits ports de la rive droite de la Gironde²⁹ ». Certes utile, l'équipement est aussi critiqué ne s'adaptant pas à l'amplitude des marées observées : « les marées ordinaires s'élèvent à 4 m 22 et le couvrent jusqu'à 100 m de distance en amont ; les marées de vive eau montent jusqu'à 5 m 50 et alors le sommet du peyrat, qui n'a d'après sa pente que 3 m 86 d'élévation au-dessus du chapeau de tête, se trouve couvert de 64 cm d'eau³⁰ ». Il est semble-t-il reconstruit en 1822, puis des travaux y sont à nouveau effectués entre 1865 et 1870³¹. À Saint-Julien, dès 1824, l'option est prise de remplacer le *peyrat* encombré par les vases par un embarcadère en charpente et à claire-voie « pour éviter les envasements et la variation dans le régime de la rivière³² ». Cette structure, mise au point par les Ponts et Chaussées pour de petits embarcadères

²⁷ AD Gironde, C 296.

²⁸ AN, MAR/G/140 microfilm. *Renseignements sur le port de Blaye et les autres ports dépendant du même quartier*, 1787.

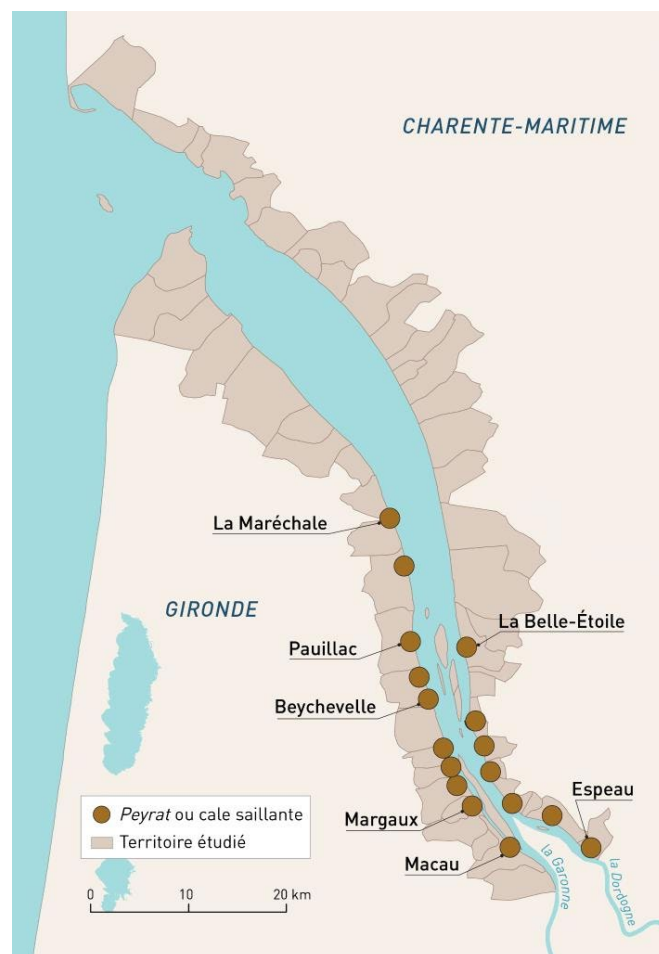
²⁹ AD Gironde, SP 1203, Rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Département de la Gironde sur les réparations à faire au port de Pauillac, 14 vendémiaire an XII (7 octobre 1803).

³⁰ AD Gironde, SP 1203. *Rapport sur l'état actuel du peyrat de Pauillac*, 25 juillet 1806.

³¹ AD Gironde SP 1203 et 1204.

³² AD Gironde, SP 1180. Ports de Saint-Julien et de Beychevelle, 1825-1913.

au port de Bordeaux³³, se trouve abîmé et menace de s’effondrer dès 1828. On choisit alors de réparer l’ancien *peyrat*, de 82 mètres de long, travaux toutefois retardés à la suite d’une avarie lorsque, dans la nuit du 3 juin 1831, le navire l’*Hortense Eugénie* vient s’y échouer³⁴. Leur usure est préjudiciable pour ces localités, comme à Saint-Estèphe où, en 1835, les habitants demandent la réfection du *peyrat* qui ne permet plus aux marins de « descendre à terre afin de se procurer les vivres et secours dont ils ont besoin³⁵ ». En 1843, à Macau, il faut répondre à l’afflux de marchandises dans le port et s’adapter aux marées pour que l’ouvrage soit de tout temps utilisable. La nouvelle cale est alors conçue avec une partie horizontale empierrée sur la berge, hors d’atteinte des hautes eaux, prolongée d’une cale inclinée pavée, de 57 mètres de long, complétée à l’extrémité par une rampe inclinée en bois de 16 mètres de long au niveau des basses eaux³⁶.



Carte des peyrats attestés sur l’estuaire de la Gironde (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel, S. Capelle, C. Steimer.

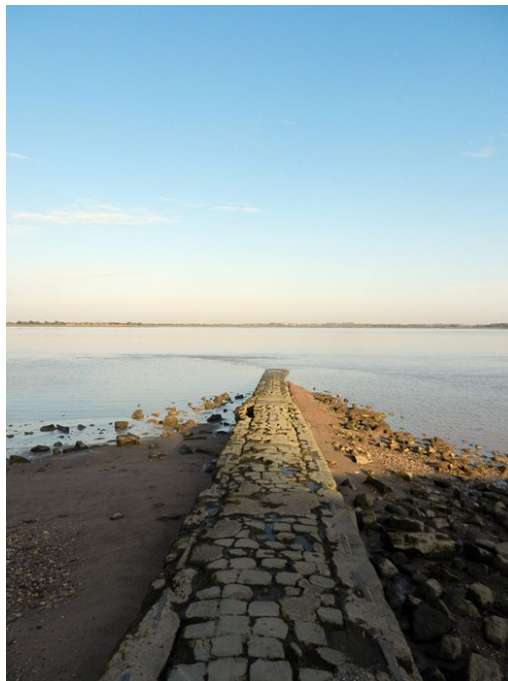
³³ *Idem*. Plan, projet d’un nouvel embarcadère en charpente et à claire-voie [...], par Saint-Aubin (ingénieur), 15 janvier 1825.

³⁴ *Idem*.

³⁵ AD Gironde, SP 2904. Plan dressé par l’ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées, indiquant l’« Emplacement de l’ancien perrat que les habitants de la commune de St Estèphe se proposent de reconstruire », 16 juin 1835 ; AM Saint-Estèphe, registre des délibérations du conseil municipal, 1835 à 1862. Nécessité de réparer le *peyrat* de la commune, 18 novembre 1836.

³⁶ AD Gironde, 2 O 2327. Plan et profil de la cale en pierre et en bois, présenté par P. H. Duret fils, maire, le 30 juin 1843.

Parmi les 18 *peyrats* attestés, la majorité se concentre sur les rives de la Garonne, sur les îles et dans les ports médocains entre Macau et Saint-Seurin-de-Cadourne. À cet endroit, le *peyrat* est encore plébiscité dans les améliorations apportées au port de la Maréchale en 1854³⁷. En Bas-Médoc, les courants et les marais n'ont certainement pas favorisé ces aménagements ; on y préfère des cales inclinées en bord d'*estey*. La rive droite de l'estuaire, ainsi que plus en amont sur la Dordogne, en est également équipée. Entre 1787-1789, la construction d'un *peyrat* est engagée à Blaye mais des problèmes liés au financement ainsi qu'un conflit avec l'entrepreneur semblent condamner le projet : « La difficulté de ce travail exige plus qu'un homme ordinaire, plus qu'un maçon, plus qu'un architecte, il faut enfin un homme consommé et très habitué aux travaux d'eaux³⁸ ». Il faut également mentionner les nombreux *peyrats* privés (non comptabilisés dans cette étude), établis dans ce secteur, comme celui du port de Tayac à Saint-Seurin-de-Bourg, dépendant d'une ancienne maison noble, attesté en 1795. Les rives sont ainsi jalonnées de ces épis, représentés sur le plan cadastral du début du XIX^e siècle. Au nord de Blaye, à Saint-Androny, là où les zones de marais ont modifié le trait du rivage estuarien, le *peyrat* de Partaillou est indiqué sur le plan cadastral, en aval du port de Morue installé dans le chenal. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, c'est autour de ce *peyrat* que le port de la Belle-Étoile se développe au détriment de l'autre site³⁹. Selon les plans des ingénieurs des Ponts et Chaussées, Droeling et Pairier, une cale en charpente de 60 mètres de long remplace le *peyrat* d'origine. Dans les années 1950, c'est un appontement en béton qui est construit. Adopté aussi bien pour les ports privés que publics, le *peyrat* semble bien correspondre à un aménagement des rives dans la partie la plus fluviale de l'estuaire, en amont, à proximité de la confluence et dans le secteur des îles.



Peyrat du port de Beychevelle, (c) Région Nouvelle-Aquitaine
Inventaire général du patrimoine culturel, C. Steimer, 2014.

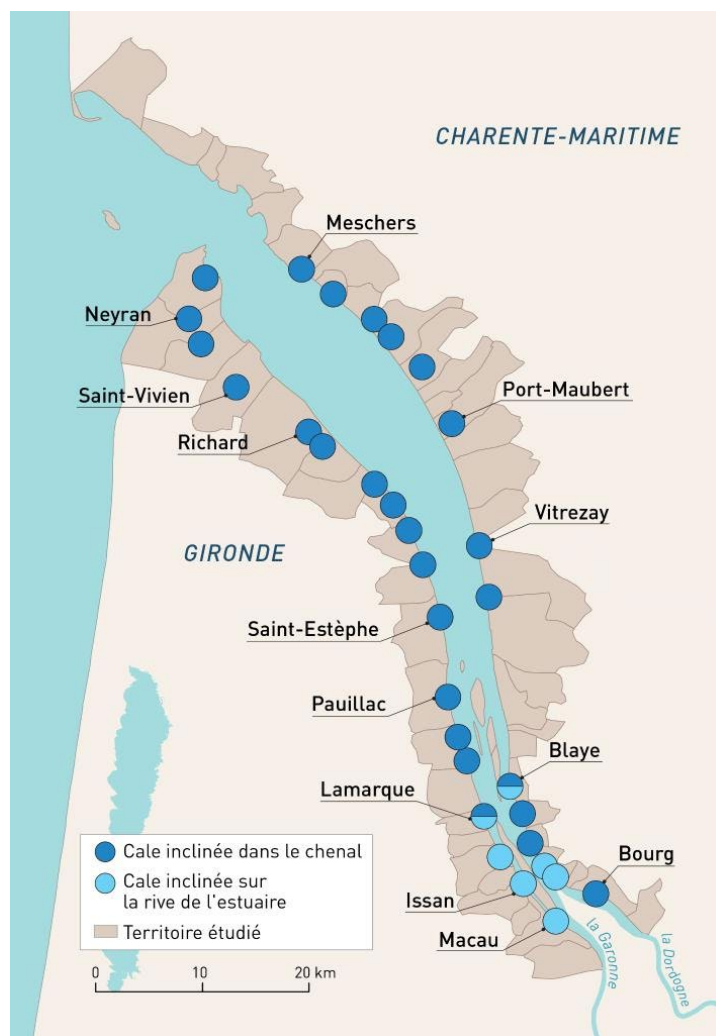
³⁷ AD Gironde, SP 1183. Port de la Maréchale (Saint-Seurin-de-Cadourne), plan du port indiquant les travaux à effectuer pour son amélioration, 25 janvier 1854.

³⁸ AM Blaye, DD 4 [*Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, série E supplément : E suppl 2186*]. Lettre de Mathieu de Mareuil, novembre 1788.

³⁹ AD Gironde, Fonds du Port Autonome de Bordeaux, 2002/086 n°724. Construction d'une cale sur la rive droite en aval du chenal de Morue, 1855-1860.

III – Les aménagements des esteys

À partir des années 1830, l'État et ses ingénieurs des Ponts et Chaussées mettent en œuvre un vaste programme d'équipement des ports estuariens : les méandres des chenaux sont redressés, leurs cours allongés, les bords dotés de chaussées empierrées, de quais verticaux, de cales inclinées, de perrés, d'appontements en bois et de bornes d'amarrage ; des écluses de chasse sont installées, reprenant les principes déjà appliqués lors des travaux de dessèchement des marais. Des retenues d'eau pouvaient s'effectuer dans un bassin, dont l'écluse ouverte à marée basse libérait la masse d'eau accumulée pour repousser les vases. L'ensemble de ces modifications change radicalement la physionomie des ports, régularisés et équipés à grands renforts de maçonnerie. En 1887, à Port-Maubert, on constate : « Il est vraisemblable que le port est resté ce que la nature l'avait fait jusqu'en l'année 1839, époque à laquelle fut dressé un projet d'amélioration comprenant la rectification du chenal, la construction de perrés en maçonnerie pour soutenir les talus des rives, etc⁴⁰ ». La carte de synthèse illustre le succès de la cale inclinée, principalement adaptée aux chenaux mais également aux rives mêmes de l'estuaire dans sa partie amont.



Carte des cales inclinées attestées sur l'estuaire de la Gironde (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel, C. Capelle, C. Steimer

⁴⁰ *Port maritimes de France, op. cit.*, partie 1, p. 430. Même constat aux Monards, p. 394.

Ces cales étaient inclinées « au cinquième » et dotées d'un perré de soutènement. Si l'étymologie est semblable à celle du *peyrat*, la forme du perré diffère : selon les devis consultés, il s'agit bien du mur de soutènement d'une cale inclinée ou d'un quai ; il vient également renforcer les rives d'un chenal. Les cales inclinées sont traditionnellement associées à un terre-plein permettant le dépôt des marchandises. Un mur de quai vertical en maçonnerie pouvait aussi être aménagé avec des appontements en charpente. Au port des Monards, cinq appontements facilitent le chargement et le déchargement : chacun « se compose de trois fermes espacées de 3 en 3 mètres, chaque ferme est formée par deux pieux reliés en tête par des moises sur lesquelles reposent des longuerines destinées à supporter le bordé ; les moises présentent un équarrissage de 0^m,20 sur 0^m,20 et le bordé une épaisseur de 0^m,08. Pour résister à la poussée des terres, les fermes sont reliées entre elles par des contre-fiches de 0^m,20 sur 0^m,15 d'équarrissage⁴¹ ». Les ports disposant déjà d'un *peyrat* sont aussi complétés de cales inclinées dans les chenaux (à Pauillac, à Saint-Estèphe, à Lamarque), associées à des écluses et parfois des bassins de chasse (à Saint-Julien).

Le port de Mortagne⁴² fait l'objet de travaux considérables : en 1887, il est « après Bordeaux et Blaye, le plus commerçant de la Gironde⁴³ ». Déjà au XVIII^e siècle, il s'était développé en lien avec la production et le transit des eaux-de-vie de Saintonge vers Bordeaux ou encore avec l'activité d'un moulin à eau. L'entretien du chenal, encore sinueux, peu profond et s'ensasant facilement, était donc une source d'inquiétudes. La liaison terrestre entre le port et le haut de la falaise, limitée à un sentier, posait également problème. Mortagne fait partie des premiers ports concernés par le programme des Ponts et Chaussées. Il est visité dès 1818 par l'ingénieur Lescure Bellerive. À partir de 1824, le chenal est curé et doté de pieux d'amarrage, puis un projet plus global est présenté en 1836-1837 par l'ingénieur Lessore, avec pour objectif d'assurer une profondeur d'eau suffisante pour les bateaux, en créant un vaste bassin de retenue et de chasse alimenté par l'étier de Fondevine. Le bassin, de 233 mètres de long sur 44 mètres de large, devait être équipé en aval d'une écluse à porte d'èbe, permettant d'y garder l'eau à marée basse⁴⁴. Un petit canal de dérivation, fermé par une vanne, était également prévu en cas de quantité d'eau trop importante dans le bassin et d'impossibilité d'ouvrir l'écluse en raison de la marée haute. Un appontement, une cale de déchargement et une chaussée empierrée de 600 mètres de long devaient aussi être réalisés sur la rive droite. Toutefois, la mise en œuvre de ce projet, très coûteux, s'éternise et l'activité croissante du port contraste avec l'insuffisance de ses infrastructures. Les travaux commencent enfin par l'élargissement et l'approfondissement de l'avant-port, puis la construction de l'écluse en 1846 et le creusement du bassin à partir de 1849. Pendant plus de dix ans, jusqu'en 1854, trois entrepreneurs se succèdent mais les ouvrages réalisés deviennent rapidement insuffisants pour répondre à l'importance du trafic : dès 1856, les maîtres en cabotage réclament la construction de nouvelles cales d'appontement dans le bassin afin d'accueillir les 17 bateaux attachés au port, ainsi que ceux qui viennent en

⁴¹ *Port maritimes de France, op. cit.*, partie 1, p. 395.

⁴² Au sujet de l'histoire du port de Mortagne et de ses aménagements, voir notamment BARTHOU Jacques. « Un siècle de l'histoire du port de Mortagne, 1840-1940 ». *L'Estuaire de la Gironde. Les Cahiers*, n° 6. Conservatoire de l'estuaire, 2005, p. 103-122 ; GÉRÔME Noëlle. *L'aménagement des ports de la rive droite de la Gironde. Les ingénieurs des Travaux maritimes et les politiques économiques de la Restauration et de la Monarchie de Juillet. Le cas de Mortagne-sur-Gironde*. Site internet du Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, mai 2010 [estuairegironde.net] ; GÉRÔME Noëlle. « Mortagne et le Second Empire ». *L'Estuaire de la Gironde. Les Cahiers*, n° 7. Conservatoire de l'estuaire, 2007, p. 117-140 ; AD Charente-Maritime, 2 O 1196, S 5530, S 5561, S 5739, S 7892, S 8413, S 8567, S 8658, S 8815, S 8971, 4S 695, 4S 709.

⁴³ *Port maritimes de France, op. cit.*, partie 1, p. 422.

⁴⁴ Le terme « èbe » signifie en Normandie « marée descendante ». Il pourrait être d'origine anglaise ou néerlandaise. Les portes d'èbe fonctionnent en complément avec des portes dites de flot : cf. Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales.

cabotage. La création de deux minoteries dans les années 1860 donne lieu à de nouveaux travaux conduits vers 1870 : les portes de l'écluse sont reconstruites, le bassin curé et un nouveau quai incliné édifié tout le long de la rive droite, sur cent mètres. En 1883-1884, un quai vertical est créé en aval de l'écluse, sur la rive droite. L'importance du port est telle que le site séduit le ministère de la Marine, désireux d'implanter un centre de stationnement de torpilleurs dans le cadre du dispositif de défense mobile de l'estuaire de la Gironde et des côtes atlantiques. C'est chose faite en 1887. En 1889, une entaille triangulaire est aménagée dans le flanc gauche du bassin pour permettre l'évitage des torpilleurs⁴⁵.



Port de Saint-Christoly-Médoc, cale inclinée (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel, (c) Conseil départemental de la Gironde, C. Bordes, 2015.

En Bas-Médoc, où les aménagements font cruellement défaut, l'activité n'en est pas moins importante. Les ports avaient bénéficié des travaux d'entretien réalisés dans le cadre du dessèchement des marais. Goulée est ainsi considéré dans les années 1840 comme « le plus considérable de tous les ports de la côte et offre le plus d'avantages⁴⁶ ». L'ingénieur Chambrelent, chargé de son aménagement, le décrit comme un « des plus commerçants de la rive gauche de la Gironde, [qui] dessert plusieurs communes du Bas-Médoc ; il est d'autant plus actif aujourd'hui, qu'il s'est établi dans les deux chenaux qui le précèdent, une petite navigation qui permet de faire les transports par eau sur une assez grande longueur⁴⁷ », c'est-à-dire jusqu'à Lesparre. Y transitent principalement du bois et du vin, des denrées coloniales, des pierres et d'autres matériaux. Il propose d'établir un perré sur la rive nord du chenal sud, juste en aval de l'écluse existante. Les travaux se poursuivent jusqu'en 1851 avec le redressement du coude du chenal et l'établissement de terre-plein pour le dépôt des marchandises⁴⁸. Au port de By, des investissements du même ordre sont menés entre 1843 et 1848, portant notamment sur l'établissement d'une cale inclinée de 104 mètres de long, ce type d'équipement pouvant mesurer de 30 à 150 mètres.

⁴⁵ BARTHOU, 2005, p. 120.

⁴⁶ AD Gironde, SP 1167. Port. Extrait des registres des délibérations, 10 mai 1842.

⁴⁷ AD Gironde, fonds du Port Autonome de Bordeaux, 2002/086 708. Port de Goulée. Travaux d'amélioration du port. Construction d'un perré, 1844-1851. Rapport de l'ingénieur du 6 octobre 1844.

⁴⁸ AD Gironde, fonds du Port Autonome de Bordeaux, 2002/086 708. Construction d'un perré, adjudication, exécution des travaux (1847-1851).

Ces chantiers colossaux sont souvent retardés par les difficultés techniques et le manque de subsides. Le petit port de Neyran, à Soulac, était particulièrement fréquenté par les gabares chargées de pierres et de moellons provenant des carrières du Médoc (Saint-Germain-d'Esteuil, Bégadan), de Charente, de Bourg-sur-Gironde ou encore de Sireuil. Entretenu par le syndicat des marais de Soulac, il devait être en 1847 doté d'une cale et de quais près de la route départementale pour en faciliter l'accès, mais le problème du financement en suspend la réalisation. Sollicités plus tard, en 1886, pour la réalisation d'une cale inclinée avec perré, les Ponts et Chaussées rappellent que le port dépend du syndicat des marais, responsable de son entretien et de son aménagement⁴⁹. Ils proposent en revanche en 1845 l'amélioration du port voisin de Saint-Vivien, prévoyant le redressement du chenal à partir de l'écluse, la construction d'une cale basse de 60 mètres de longueur encadrée de perrés de 25 mètres de longueur, et l'édification d'un perré de 110 mètres de longueur sur la rive opposée. Ce projet, estimé au coût trop élevé de 88 000 francs, n'est toujours pas achevé en 1887, et l'état déplorable du port est jugé particulièrement préjudiciable au commerce de la contrée⁵⁰. Malgré le développement du chemin de fer dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le perfectionnement de ces petits ports reste une nécessité pour l'écoulement des denrées locales. Alors que certains disparaissent faute de moyens et victimes des envasements et des comblements, de nouveaux ports sont créés, tel celui d'Arcins dans les années 1840 ou encore en 1862 celui de Lamena⁵¹.

IV- Jetées, môles et digues des ports d'embouchure

Plus en aval, à l'embouchure, la force des courants exige des structures spécifiques. En 1551, les habitants de Royan réclament au roi Henri II une jetée ou un quai pour protéger l'anse du rocher de Foncillon⁵². Probablement détruit avec le château sur ordre du roi Louis XIII en 1622 et 1631, cet équipement est représenté par Claude Masse au début du XVIII^e siècle sur un « plan de la ville et faubourg de Royan en Saintonge en l'estat quelle estoit en 1622 » sous l'aspect d'un « quai »⁵³. Sur la gravure de Tassin publiée en 1634, il s'agit d'une simple file de pieux en bois ou palplanches mettant à l'abri le port d'échouage⁵⁴. En 1712, un autre plan de Claude Masse laisse entrevoir un amas rocheux ainsi que l'« estran ou platin de sable ferme où les barques demeure à sec [...] »⁵⁵. Des projets d'aménagement voient le jour dans la première moitié du XVIII^e siècle, qui consistent à « continuer une ancienne jettée [...] déjà commencée, de la longueur de septante toises sur vingt pieds d'épaisseur réduite et vingt quatre pieds de hauteur »⁵⁶. Entre 1778 et 1803, plusieurs projets de jetée, de môle ou de rampe, plus ou moins ambitieux, sont élaborés par les services des Ponts et Chaussées, en particulier par l'ingénieur Joseph Teulère⁵⁷. Celui-ci s'inspire des môles de l'île d'Oléron ou encore, en face sur le

⁴⁹ AD Gironde, SP 1185.

⁵⁰ AD Gironde, SP 1184.

⁵¹ AD Gironde, SP 1185 et SP 2915 ; AD Gironde, 2 O 3681.

⁵² « Enquête relative à la création d'un port à Royan en 1551 ». *Bulletin de la Société des Archives historiques de Saintonge et d'Aunis*, 1917, t. XXXVII.

⁵³ SHD, Vincennes, Folio 131 f, feuille 68. *Plan de la ville et faubourg de Royan en Saintonge en l'estat qu'elle estoit en 1622...*, par l'ingénieur du roi Claude Masse, vers 1700.

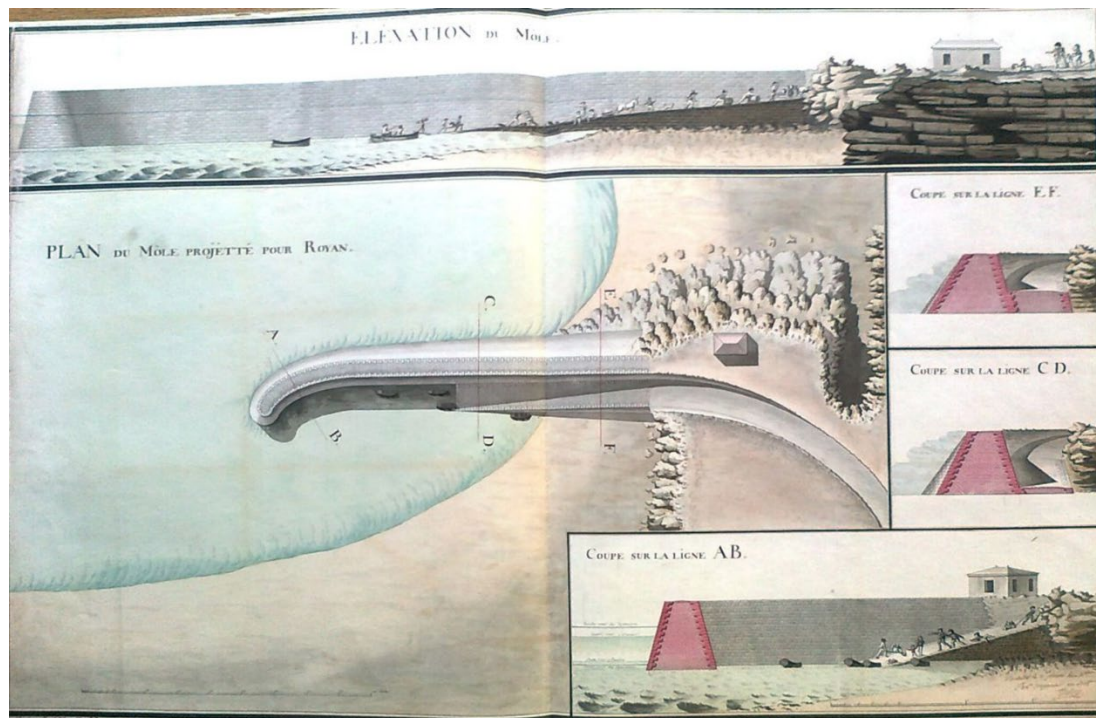
⁵⁴ BnF, Cartes et plans, GE BB-246 (XI, 34).

⁵⁵ SHD, Vincennes, Folio 131 f, feuille 69. *Plan des vestiges de la ville de Royan en Saintonge scituée ver l'embouchure et au nord de la rivierre de la Garonne, en l'estat qu'estoit les desbrys de cette encienne forteresse en 1712...*, par l'ingénieur du roi Claude Masse, vers 1700. Voir SUIRE Yannis. *L'estuaire de la Gironde, Bordeaux et le Bordelais vers 1700*, p. 148-149.

⁵⁶ Voir le *Mémoire sur le port de Royan, scitué à l'embouchure de la Gironde fait par M. de Bitry, ingénieur en chef de Bordeaux et directeur des ouvrages de la tour de Cordouan*, 9 avril 1726, cité par LABAT Gustave. *Documents sur la ville de Royan et la tour de Cordouan*. 4 recueils, Bordeaux : 1884-1901, recueil 2, p. 15 ; PÉRET, PÉRISSE, BOCHACA, 2021, p. 149 et suivantes.

⁵⁷ AN, MAR D2/54. Projets d'amélioration de la station des pilotes de la Gironde et du port de Royan (1755-1798).

continent, de la pointe du Chapus. L'enjeu est de déterminer quelle mise en œuvre pourrait résister « aux fureurs d'une mer toujours en courroux », en s'intéressant notamment à la taille et à la pose des pierres utilisées⁵⁸. Finalement, une véritable jetée, de 110 mètres de long, est construite suivant les plans de l'ingénieur Leclerc, à partir de 1804 et jusqu'en 1810, au gré des changements d'entrepreneurs. De nouveaux travaux d'amélioration sont réalisés en 1828 par le maître d'œuvre royannais Marion, suivant le projet établi par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Potel⁵⁹.



Plan du môle projeté pour Royan, par l'ingénieur Teulère, 17 pluviôse an 4 (6 février 1796)
Archives nationales, MAR G/206, pièces 22, 23 et 27 (c) Région Nouvelle-Aquitaine,
Inventaire général du patrimoine culturel, Y. Suire, 2016.

Une petite jetée en pierre est également attestée à Saint-Georges-de-Didonne au début du XVIIIe siècle⁶⁰. En 1810, la construction d'une nouvelle jetée en utilisant les déblais de l'ancienne est décidée, selon le plan et devis de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Lamblardie⁶¹. Longue de 40 mètres et encastrée dans la falaise de Vallières d'où est extraite la pierre, elle présente une extrémité recourbée. Les travaux, émaillés de malfaçons et de retards, sont achevés en 1814. Ils sont complétés par le comblement d'une entaille dans la falaise, en amont de la jetée, dans laquelle les vagues s'engouffraient et qui menaçait la solidité de l'ouvrage.

L'objectif de ces jetées est bien d'abriter les ports concernés des forts courants. Il s'agit également, dans certains ports d'esteys de rectifier et d'encadrer le chenal par de longues jetées formant digues, protégeant ainsi de l'envasement. Elles sont parfois munies de musoirs à leur

⁵⁸ LABAT. Recueils 1 et 2, N°LIII, p. 111. Lettre de M. Teulère à M. Combes, 30 juillet 1786.

⁵⁹ AD Charente Maritime, S 8462. Construction de la Vieille jetée du port de Royan (1803-1810) ; AD Charente Maritime, S 8463. Travaux d'amélioration du port de Royan (1826-1831).

⁶⁰ SHD, Vincennes, Folio 131 f, feuille 66. *Plan des bourgs de Saint-George et de Didonne, par l'ingénieur du roi Claude Masse, 1700.*

⁶¹ AD Charente-Maritime, S 8468. Construction de la jetée du port de Saint-Georges-de-Didonne (1810-1846) ; et 4S 5513. Construction d'une nouvelle jetée au port de Saint-Georges-de-Didonne (1810-1843).

extrémité. À Saint-Seurin-d'Uzet, « le chenal est protégé au Nord par une jetée de 80 mètres de longueur sur 20 mètres de largeur, formée d'un massif en terre avec revêtement perreyé sur les talus extérieurs ; les perrés se prolongent même dans la partie Nord perpendiculairement à la jetée de façon à protéger les terrains voisins et empêcher ainsi les inondations⁶² ». À Port-Maubert, « deux digues ou larges levées » sont aménagées de chaque côté du chenal ou port d'échouage. Elles sont terminées par des musoirs : « la digue Nord se retourne à peu près perpendiculairement à elle-même à 80 mètres en arrière du musoir et se développe sur une longueur de 200 mètres afin de protéger toutes les habitations du port de Maubert⁶³ ».

À Royan, tout le secteur du port fait l'objet d'aménagements alors que la station balnéaire se développe. La jetée vient ainsi s'inscrire dans un projet d'urbanisme. Côté nord, le long des maisons, un mur de soutènement et un quai (l'actuel quai de l'Amiral-Meyer) remplacent des rochers qui s'éboulaient, et une rue est créée en surplomb (actuel boulevard Thiers). Entre ce nouveau quai et la jetée, sur le côté ouest du port, une cale en pente douce destinée à accueillir des chantiers de construction de bateaux, ainsi qu'une longue rampe reliant la nouvelle rue en surplomb et la jetée, prennent la place d'un terrain vague et d'un terre-plein, dernier vestige de l'ancien château⁶⁴. Dès le début des années 1840, il est question d'améliorer encore le port, jugé trop petit, voire de creuser un bassin en eaux profondes capable d'accueillir de plus gros navires, comme Teulère l'avait déjà imaginé à la fin du XVIII^e siècle. Un vaste môle qui fermerait la Grande Conche est même envisagé, au risque de provoquer son envasement. L'objectif est aussi d'améliorer l'accueil des bateaux à vapeur qui assurent la liaison avec Bordeaux.

À Saint-Georges-de-Didonne, dès les années 1820-1830, la jetée ne donne pas pleine satisfaction, limitant l'espace portuaire. Les améliorations qui lui sont apportées sont en grande partie liées à la présence du service des pilotes de la Gironde y abritant leurs chaloupes. En 1831, 20 pilotes et 4 aspirants-pilotes y sont ainsi établis, possédant au total 10 chaloupes d'une capacité de 12 à 15 tonneaux⁶⁵. En 1837, l'ingénieur ordinaire Lessore présente les plans d'une nouvelle jetée pour remplacer la précédente, placée plus au sud et davantage orientée vers l'est⁶⁶. Longue de 87 mètres, construite en moellons revêtus de pierre de taille de Charente, elle est accompagnée d'un quai adossé à la falaise. Un petit passage équipé d'une vanne est prévu sous le départ de la jetée pour permettre l'évacuation du sable qui entraverait le port. Les travaux sont réalisés entre 1840 et 1846. En 1882, la construction d'une cale et d'un mur de quai est autorisée par décision ministérielle, afin de faciliter le déchargement et l'embarquement des marchandises, et d'éviter d'aller systématiquement à Meschers ou à Royan⁶⁷. Il est aussi décidé de relier complètement la jetée au rocher et de supprimer ainsi le passage laissé pour l'évacuation du sable. En 1899 enfin, le projet de prolongement de la jetée du port, souhaité par les pilotes dès 1846, trouve son aboutissement par l'ajout à son extrémité d'un bec orienté non pas vers le nord-est mais vers le sud-est, afin de limiter la propagation de la houle tout en ménageant une entrée de largeur suffisante⁶⁸.

⁶² *Port maritimes de France, op. cit.*, partie 1, p. 405.

⁶³ *Idem*, p. 431.

⁶⁴ AD Charente-Maritime, S 8463. Travaux d'amélioration du port de Royan (1826-1831). Plan du port en 1826 par l'ingénieur Potel.

⁶⁵ AD Charente-Maritime, S 8468.

⁶⁶ *Idem*.

⁶⁷ AD Charente-Maritime, S 8268. Construction d'une cale et d'un mur de quai en maçonnerie au port de Saint-Georges-de-Didonne (1882-1883).

⁶⁸ AD Charente-Maritime, 4 S 11806 à 11809. Prolongement de la jetée du port de Saint-Georges-de-Didonne (1890-1899).

Sur la rive gauche, le havre du Verdon, à l'abri dans une anse naturelle formée par la pointe de l'Aigron, est bien connu des navigateurs qui abordent l'embouchure. Ils peuvent y jeter l'ancre au large dans l'attente de conditions favorables pour la suite de leur voyage. Les bancs de sable en compliquent toutefois l'accès et aucun aménagement spécifique n'y est attesté jusqu'au milieu du XIX^e siècle : en 1800, Teulère considère la rade du Verdon quasiment condamnée, prévoyant un transfert au niveau des bancs de Richards et de Jau⁶⁹. Des équipements y sont installés seulement au milieu du XIX^e siècle, en lien avec les travaux de défense côtière, afin de faciliter l'acheminement des matériaux. Deux débarcadères sont construits, à proximité du village et plus au nord, à la Chambrette, reliés par une voie ferrée au littoral et à la pointe de Grave. Celle-ci est renforcée par la construction en 1840-1844 d'une jetée longue de 169 mètres, complétée en 1847-1848 par un éperon perpendiculaire. Une digue est également établie entre 1851 et 1855, pour défendre le secteur contre les forts courants et les risques de submersion. À l'arrière de cette digue estuarienne, surélevée en 1875-1877, notamment pour préserver des eaux le fort du Verdon en cours de construction, se développe Port-Bloc, dont les aménagements postérieurs sont étroitement liés à la jonction entre la voie ferrée et le service des bateaux à vapeur pour relier Royan⁷⁰.



Carte des mûles, jetées, digues et débarcadères attestés sur l'estuaire (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel, C. Capelle, C. Steimer.

⁶⁹ LABAT. Recueil 4, p. 88 : procès-verbal de visite des balises placées sur les côtes à l'entrée de la Gironde, relativement aux réparations à faire pendant le courant de l'an VIII, Teulère, 22 ventôse an 8 [13 mars 1800].

⁷⁰ PETIT Jean-René. « La Pointe de Grave, Port Bloc ». *Histoire et traditions du Verdon*, août 1995, n°1.

V- Les débarcadères pour les voyageurs

Au cours du XIX^e siècle, le transport de voyageurs sur l'estuaire prend de l'ampleur, consécutif à l'essor de la navigation à vapeur⁷¹. L'augmentation du trafic et des voyageurs nécessite l'installation de débarcadères spécifiques pour assurer la sécurité des embarcations et des passagers. Ces aménagements s'inscrivent dans les projets d'amélioration des ports estuariens des années 1830-1840. Le premier à être équipé est celui de Blaye, en 1836, et Pauillac suit de peu en 1838. Des particuliers sont autorisés par ordonnance royale à en établir à leurs frais, moyennant une concession et la perception des péages. Quelques riches propriétaires viticoles sont à l'initiative des débarcadères du Médoc, mettant à disposition les terrains nécessaires. Alexandre Aguado, propriétaire du célèbre Château Margaux, offre ainsi en 1837 aux communes de Cantenac et de Margaux l'emplacement pour aménager le nouveau port d'Issan⁷². À Beychevelle, l'amélioration du petit port est réclamée depuis 1825 par Pierre-François Guestier qui venait d'acquérir le prestigieux château éponyme. Il est essentiel pour ce négociant de permettre des « relations si promptes et si exactes entre Bordeaux et le Médoc⁷³ ». Il faut toutefois attendre les années 1840 pour que le débarcadère soit construit sur les plans des ingénieurs Deschamps et Chambrelent, dans le cadre des travaux d'amélioration de ce petit port. Il est alors fréquenté chaque année par 5 000 à 6 000 passagers. Par ailleurs, 61 gabares de 30 tonneaux de port chacune faisaient mensuellement le service, soit un mouvement de denrées de 1 830 tonneaux par mois ou 21 960 tonneaux par an⁷⁴.



Carte postale (collection particulière) : Départ du bateau pour Bordeaux, débarcadère de La Reuille à Bayon-sur-Gironde (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel, repro C. Steimer, 2014.

⁷¹ CONDOU Jean. *Les bateaux à vapeur de la Garonne et de ses affluents*. Éditions Lacour, 2003.

⁷² Archives privées, Château Margaux, Boîte 48-49. Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Cantenac, séance du 20 novembre 1836.

⁷³ AD Gironde, SP 1180. Ports de Saint-Julien et de Beychevelle, 1825-1913. Lettre de Guestier Junior au Préfet, 18 avril 1826.

⁷⁴ *Idem*. Lettre du 9 janvier 1844.

Sur l'autre rive, à Bayon, le débarcadère de la Reuille, construit en 1840 par le sieur Grimard, propriétaire et exploitant de carrières, prend pour modèle celui établi dès 1838, un peu plus au sud, au Pain de Sucre, à Bourg-sur-Gironde⁷⁵. Ces structures en bois, qui doivent s'adapter au régime de l'estuaire, sont formées « d'un appontement fixe en charpente avec tablier mobile qui, s'appuyant sur un ponton affourché à son extrémité, suivra les mouvements de la marée et devra offrir à chaque instant du jour, un moyen prompt et facile d'embarquement et de débarquement⁷⁶ ». Ce secteur de la rive droite est bien desservi, puisqu'un autre est également installé au Rigalet, à Gauriac, en 1841⁷⁷. En Charente-Inférieure, les ports de Mortagne, Vitrezay et Port-Maubert deviennent des haltes du bateau à vapeur entre Royan et Bordeaux à partir de 1837. Celui de Mortagne est équipé en 1843 d'un ouvrage de 210 mètres de long, construit, par les frères Escarraguel qui avaient également réalisé celui de Pauillac⁷⁸. L'intérêt pour chaque localité est de favoriser les échanges et la circulation, comme en témoigne le souhait du conseil municipal de Saint-Bonnet de doter le port de Vitrezay d'un embarcadère, pour « faciliter par tous les moyens possibles le passage des habitants de la contrée que leurs affaires appellent à Bordeaux et des personnes qui veulent de cette ville se diriger vers la Saintonge⁷⁹ ». À Saint-Estèphe, alors que la commune obtenait l'escale du bateau à vapeur en 1843, un accident qui coûte la vie à trois passagers lors du débarquement au moyen d'un simple canot, plaide en faveur d'un débarcadère, dont les plans et devis sont dressés en 1848⁸⁰. Toutefois, tous les projets n'aboutissent pas, au port des Monards à Barzan par exemple où les moyens financiers faisaient défaut⁸¹.

Plus encore que les *peyrats*, ces équipements en bois s'avancant dans les flots sont soumis à la force des courants et ne donnent pas pleine satisfaction. Leur emplacement est spécifiquement choisi pour ne pas gêner les abords de l'éventuel *peyrat* ou bien l'accès au chenal. Mais leur longueur, jusqu'à 300 mètres, occasionne de nombreuses avaries. À Beychevelle, en 1858, le *Chateaubriant*, bateau plat venant de Pauillac, chargé de diverses marchandises, « est tombé sur les chaînes aval du ponton, a cassé celle de terre, le bateau étant à la voile a forcé le ponton qui n'était plus tenu que par la chaîne de large, l'a poussé et par suite les pièces qui sont fixées sur le pont du susdit ponton avec des chaînes ont été brisées comme il est dit ci-dessus⁸² ». En 1871, l'appontement est à nouveau détruit, « enlevé par les glaces⁸³ ». Établi en 1840, celui de la Reuille était déjà décrit en mauvais état en 1845, et nécessitait des travaux⁸⁴. À Mortagne, le débarcadère de 1843, emporté lors des tempêtes de 1876 et 1877, doit être remplacé par un nouveau en 1879⁸⁵. Par ailleurs, ces installations ne répondent qu'imparfaitement aux nécessités de débarquement, notamment à marée basse. À Port-Maubert, le débarcadère long de 300 mètres, placé en avril 1846 au bout de la rive droite du chenal et permettant de franchir

⁷⁵ AD Gironde, SP 2915. Procès-verbal de réception du débarcadère de la Reuille, 19 octobre 1845.

⁷⁶ *Idem*. Projet du débarcadère à construire à la Reuille, 26 février 1840.

⁷⁷ *Bulletin des lois de la République française*, 1841, p. 449, n°9186.

⁷⁸ AD Charente-Maritime, E dépôt 20/265, 3 O 3. Aménagement du port de Mortagne-sur-Gironde, construction d'un débarcadère, nomination du maître de port, 1843-1949.

⁷⁹ AM Saint-Sorlin-de-Cônac. Registre des délibérations du conseil municipal, séance du 10 mai 1846.

⁸⁰ AD Gironde, 2 O 3115. Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la commune de Saint-Estèphe : délibération relative à la construction d'un débarcadère au port, 28 mars 1852.

⁸¹ AD Charente-Maritime, S 8809. Travaux d'amélioration du port des Monards, sur les plans des ingénieurs Lessore et Botton (1843-1850).

⁸² AD Gironde, SP 2915. Ports de Saint-Julien et de Beychevelle, 1844-1891.

⁸³ FÉRET Édouard. *Statistique générale, topographique, scientifique, administrative, industrielle, commerciale, agricole, historique, archéologique et biographique du Département de la Gironde*. T. 1 : Partie topographique, scientifique, agricole, industrielle, commerciale et administrative. Bordeaux : Féret et Fils, 1878, p. 83.

⁸⁴ AD Gironde, SP 2915. Procès-verbal de la visite faite au débarcadère de la Reuille, 18 septembre 1845.

⁸⁵ AD Charente-Maritime, S 9041.

les rives vaseuses, est encore insuffisant et nécessite un service de bateliers pour assurer la liaison avec les bateaux mouillant un peu plus au large⁸⁶. La plupart doivent être allongés pour être accessibles à toute marée. Celui de Mortagne, long de 200 mètres, avait ainsi été prolongé de 30 mètres en 1848-1849, quelques années seulement après sa construction⁸⁷. Enfin, la charge d'entretien est lourde pour les concessionnaires : en 1877, lorsqu'il s'agit de renouveler la concession du débarcadère de Pauillac, peu de candidats se présentent. L'ouvrage devait être restauré et amélioré, une salle d'attente installée, le tout aux frais du nouveau concessionnaire⁸⁸.



Plan du port de Mortagne, par l'ingénieur Lessore, 1836 (AD Charente-Maritime, S 9039)
(c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel, Y. Suire, 2011.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, alors que les bateaux à vapeur se multiplient⁸⁹ et malgré leurs défauts, des débarcadères sont encore installés dans le cadre de la modernisation des ports et du déploiement du réseau ferré. Le chemin de fer constitue à la fois une concurrence et une émulation pour le transport fluvial de voyageurs. À l'embouchure, l'arrivée du chemin de fer au Verdon entraîne en 1877 un aménagement spécifique à la pointe de Grave pour permettre aux voyageurs de relier Royan⁹⁰. Il faut attendre un décret impérial du 22 novembre 1861 pour que le projet présenté en ce sens par Augustin Botton soit adopté⁹¹. Ce dernier prévoit l'élargissement de la « vieille jetée », la création d'un musoir et surtout une rampe et un escalier pour faciliter l'accostage des bateaux assurant la liaison avec Bordeaux. Les travaux sont

⁸⁶ AD Charente-Maritime, S 7674, 7895, 7896, 8633, 8657, 8808, 8813, 8817, 8818, 8819. Projets d'amélioration de Port-Maubert et de rectification de son chenal, construction d'un débarcadère (1836-1919).

⁸⁷ AD Charente-Maritime, S 9039.

⁸⁸ AM Pauillac, registre des délibérations 1861-1879. Concession du débarcadère des bateaux à vapeur de Pauillac, 4 juillet 1878.

⁸⁹ En 1869 fut fondée la Compagnie maritime Gironde et Garonne qui changea de nom au début du XX^e siècle pour devenir la Compagnie maritime Bordeaux-Océan.

⁹⁰ AM Le Verdon-sur-Mer, registre des délibérations 1874-1909. Projet de construction d'un débarcadère à la pointe de Grave, 12 mars 1875.

⁹¹ AD Charente-Maritime, S 7891. Travaux d'amélioration et d'agrandissement du port de Royan, 1853-1872.

engagés en 1862 mais entravés par de nombreux aléas. C'est finalement en 1896-1897 qu'une nouvelle jetée-débarcadère est construite au sud-ouest du port, à partir de la pointe de Foncillon. Comprenant une estacade puis une jetée équipée d'un feu à son extrémité, elle devient un des principaux points d'entrée des visiteurs, bordelais notamment, venant en villégiature à Royan⁹². À Lamarque, ce type de construction est aussi directement lié au projet de gare maritime entre 1882-1887 et de jonction avec la rive droite. En revanche, à Port-Maubert, l'activité du débarcadère périclité rapidement, boudé par les voyageurs qui préfèrent prendre le train de la nouvelle ligne Angoulême-Bordeaux. À Saint-Estèphe, l'équipement, perçu dans les années 1850 comme indispensable au chemin de fer qui doit desservir la commune, est dès la décennie suivante peu utilisé, les bateaux à vapeur n'y faisant finalement pas escale⁹³. Au début des années 1870, il apparaît aussi que « depuis l'ouverture du chemin de fer du Médoc, la fréquentation du débarcadère de Beychevelle était devenue insignifiante⁹⁴ ».

Les bateaux à vapeur continuent à sillonner l'estuaire jusqu'au début du XX^e siècle, notamment ceux de la Compagnie Bordeaux-Océan. Les escales se limitent aux principaux ports : Bourg, Blaye, Pauillac et Royan, assurant également la liaison avec Le Verdon. Sur la période du 12 mars 1894 au 11 mars 1895, le débarcadère de Blaye voit encore passer 77 206 voyageurs et 21 049 colis⁹⁵. Les difficultés liées à l'installation, à l'exploitation et à l'entretien de ces équipements n'empêchent pas certains aménagements tardifs. L'escale de Saint-Estèphe est ainsi rétablie à la fin du XIX^e siècle grâce à la concession obtenue par un particulier⁹⁶, et constitue localement encore un enjeu au début du XX^e siècle⁹⁷. À La Maréchale, c'est à la toute fin du XIX^e siècle, que le port devient le terminus du bateau à vapeur qui s'arrêtait jusqu'alors à Pauillac et que le débarcadère est installé. Si certains sont modernisés, à l'image de celui, submersible, installé entre 1863 et 1865 à Port-Maubert⁹⁸, leur mauvais état au début du XX^e siècle et la concurrence du train conduisent à leur destruction. Sur les 17 attestés, aucun n'est donc conservé.

Au travers de ce panorama, l'histoire et les enjeux de la navigation mettent en évidence l'importance de l'axe stratégique estuarien. L'histoire se poursuit au XX^e siècle avec l'installation, en lien avec le développement automobile dans les années 1930, de cales en béton pour la mise en service des bacs, au Verdon, à Pauillac, à Lamarque et à Blaye. Les activités industrielles (raffineries, centrales électriques et nucléaires) s'ancrent sur les rives de l'estuaire et marquent fortement les paysages. La navigation de plaisance, avec les régates organisées dès la seconde moitié du XIX^e siècle, se matérialise par de nouveaux bassins de port, à Pauillac ou à La Palmyre par exemple. Le passage dans l'estuaire d'imposants paquebots de croisière nécessite encore des aménagements adaptés à ces géants des mers, tandis que d'anciens peyrats inutilisés disparaissent, progressivement engloutis sous les sédiments de la « rivière de Bordeaux ». On observe ainsi le renouvellement permanent de ces équipements, fonctionnels avant tout, et la fragilité du patrimoine qu'ils constituent aujourd'hui.

⁹² AD Charente-Maritime, S 7704 à 7707 et 8773. Construction d'une nouvelle jetée-débarcadère au port de Royan, 1882-1901.

⁹³ AD Gironde, 2 O 3115 et AM Saint-Estèphe, registre des délibérations du conseil municipal, 1835 à 1862. Quant à la gare, située entre les hameaux de Blanquet et de Leyssac, à distance de l'estuaire, elle est mise en service en 1875.

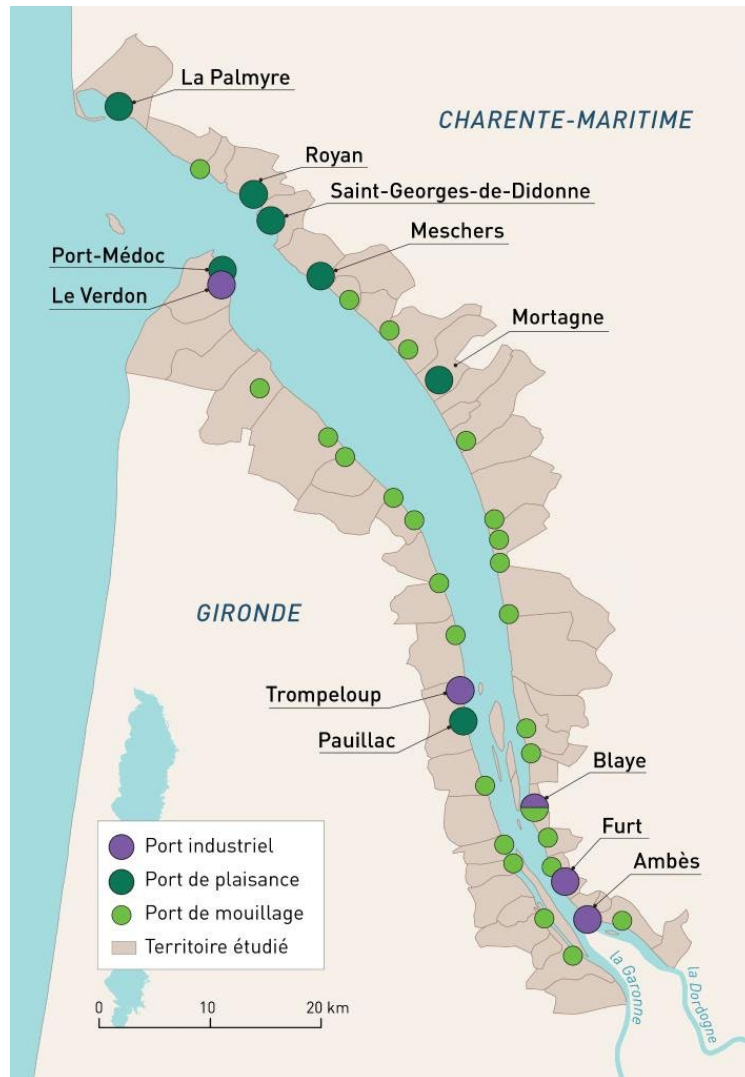
⁹⁴ AD Gironde, SP 2915. Ports de Saint-Julien et de Beychevelle, 1844-1891.

⁹⁵ AM Blaye, M1. État récapitulatif des voyageurs et colis embarqués et débarqués au débarcadère de Blaye, 1894-1895.

⁹⁶ AM Saint-Estèphe, registre des délibérations du conseil municipal, 1862 à 1898. Pétition de M. Ricard sollicitant l'autorisation d'établir un débarcadère à l'amont du *peyrat* de St Estèphe, 18 août 1896.

⁹⁷ AM Saint-Estèphe, registre des délibérations du conseil municipal, 1899 à 1922.

⁹⁸ AD Charente-Maritime, S 7895.



Carte des ports industriels et de plaisance

(c) Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel, C. Capelle, C. Steimer

Références

BESCHI Alain, STEIMER Claire. *Estuaire de la Gironde. Deux rives, un territoire*, Cahiers du patrimoine n°122. Bordeaux : Le Festin, 2022.