



La chronique du fleuve

par le Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde

Chronique mensuelle publiée dans l'hebdomadaire Haute-Gironde 2006 - 2/2

Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde, Place d'Armes, Citadelle 33390 – Blaye
05 57 42 80 96 courriel : conservatoire@estuairegironde.net

Les marins du quai

28 juillet 2006

Si des bateaux de commerce remontent ou descendent l'estuaire, ils séjournent aussi à quai. Quelle que soit la date ou la météo, ces navires doivent être efficacement arrimés le temps du chargement, du déchargement ou du ravitaillement. Amarrer d'imposants bateaux requiert l'intervention de spécialistes : les lamaneurs.

Une profession séculaire

Pour définir le lamanage, on pourrait se contenter d'affirmer qu'il s'agit de l'activité consistant à attacher des bateaux. Mais, sous cette formule lapidaire se dissimule une profession séculaire, indispensable au trafic maritime et fluvial, qui exige une technicité insoupçonnée.

Outre une robustesse physique évidente, un lamaneur doit être disponible et ponctuel. Quel que soit le jour et l'heure, réveillon ou pas, on doit être présent et équipé sur le site lorsque le navire annoncé s'avance.

Manœuvrant seul ou poussé par des remorqueurs, le bâtiment s'approche lentement du quai. Des lamaneurs l'investissent, tandis qu'à bord d'une vedette, l'autre partie de l'équipe tire des amarres vers un "coffre" (grosse bouée flottante) ou vers un "duc-d'albe" (énorme pieu métallique, profondément enfoncé dans le fond).

Les risques du métier

C'est l'instant où les risques sont les plus évidents. On peut chuter dans l'eau (à cause du gel qui recouvre le pont de la vedette et qui engourdit les doigts, du vent violent ou du clapot lorsqu'il est important), voire se faire entraîner par un filin si le navire est contraint de s'écarter du quai, entraînant avec lui les câbles posés à terre. La nuit, l'obscurité ne facilite pas les manœuvres. Bien que l'on ait déploré des accidents (navires soudainement tombé en panne de marche arrière qui percute le quai, le brise et se déchire la coque, les deux poignets des lamaneurs brisés lors d'un "débossage" : opération consistant à ôter la chaîne qui maintient les amarres sur des bittes du bâtiment), le faisceau de précautions prises et notamment la synchronisation entre le commandant de bord, le pilote, le patron du remorqueur, le responsable du lamanage, atténue très considérablement les risques. Au moment de l'accostage et de l'amarrage, le contact permanent entre eux est une nécessité. Chacun doit savoir à tout instant où sont les autres et ce qu'ils font.

Acier ou polypropylène

De nos jours les amarres sont essentiellement "textiles" (polypropylène de 100 à 200 mm de diamètre), mais il existe encore d'énormes filins d'acier (diamètre 56 mm) extrêmement lourds et dangereux à manier. La vase qui les recouvre parfois et les "écharoles" d'acier qui traversent les gants compliquent la tâche des marins. Car les lamaneurs sont en premier lieu des marins.

Une fois le navire correctement amarré, des lamaneurs peuvent revenir à bord pour "choquer" les amarres (donner du mou) ou au contraire, pour "border", c'est-à-dire raidir, en fonction de la météo et de la hauteur d'eau due au coefficient de marée.

Sur l'estuaire de la Gironde, les lamaneurs exercent leur activité sur six ports : Le Verdon, Pauillac, Blaye, Ambès, Bassens, Bordeaux.

Claude Businelli

La gabare de Gironde

25 août 2006

Ces derniers mois, nous avons pu nous familiariser avec la fière silhouette de la gabare *Deux-frères*. C'est aux chantiers Durand (à Marans, Charente-Maritime) que l'on doit la construction de ce bateau qui est la copie d'une gabare homonyme dont l'état de conservation ne permit pas la restauration. Ce type d'embarcation, autrefois si fréquent sur l'estuaire de la Gironde, a totalement disparu dans les années 70.

De 15 à 30 mètres de long

Jusque dans les années 50, le transport par voie d'eau restait le plus simple et le moins coûteux. Pour le bornage, c'est-à-dire la navigation locale de ports en ports, l'estuaire s'offrait alors comme le lien naturel entre Bordeaux et son arrière-pays. De Langon au Verdon et de Libourne à Royan, on chargeait et déchargeait du sel, du bois, de la pierre, des tuiles, des céréales et, bien entendu, du vin. Pour assurer cet incessant trafic, il fallait un navire de charge capable à la fois d'affronter les coups de vent de l'estuaire mais aussi de s'échouer, chargé, sur la vase d'un port rudimentaire ; telle était la gabare de Gironde.

Elle prit ses caractéristiques essentielles à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle. Sa silhouette est tout à fait remarquable : étrave presque verticale, profil relevé à l'avant, batayole (rambarde qui court tout le long du bord). La gabare de Gironde pouvait mesurer de quinze à trente mètres de long et jusqu'à six mètres de large. Les plus grosses étaient capables d'embarquer deux cents barriques de vin. Elles étaient munies d'un grand mât - jusqu'à vingt deux mètres de haut - qui se rabattait pour passer les ponts. Certaines, dépourvues de mât, servaient d'allège dans le port de Bordeaux.

Des dizaines de chantiers navals

Jusqu'à la deuxième guerre mondiale des dizaines de chantiers navals girondins ont produit ces "camions de l'estuaire" : Tramasset au Tourne, Léglise à Bayon, Clerfort à Pauillac... On peut distinguer deux types de gabares fréquentant l'estuaire : le *sloop* et le *courau*. Le *sloop* a une quille d'à peu près trente centimètres, un arrière arrondi, joufflu, lourd ; il pouvait affronter l'estuaire et longer la côte atlantique jusqu'en Bretagne. Le second type est le *courau* dont le fond plat lui permet de remonter les rivières, là où un faible tirant d'eau est exigé. Il est plus fin et plus rapide.

Plus en amont, il y en avait un autre type, ce sont les *courpèts* [on prononce "courpète"] ou *couralins* ou encore *gabarots*. Ils naviguaient surtout en moyenne Dordogne ou dans les hauts, lorsque les eaux étaient "marchandes" (navigables). Souvent, ces bateaux étaient tirés par des chevaux ou des bœufs pour la remontée, mais la plupart de ces embarcations étaient détruites ou revendues sur le lieu de leur destination, Libourne ou Bordeaux.

Hommage aux gabariers

Mais tous ces bateaux ne naviguaient pas seuls au gré des courants. Et Jean-Paul Videau, petit-fils et fils de gabarier, lui-même marin, insiste : « *Il fallait des hommes, sans oublier femmes et enfants, pour les piloter. Il reste encore quelques anciens, qui peuvent encore témoigner, tels que Henry Teyssonnaud, André Lapeyre, Jean Dutrey (fils du dernier gabarier du port de Coulée, dont le père navigait sur Le Point du jour.), André Raton, de Langoiran, un collègue de Laricot, de Portets, de Pachiro et Francis Poupeau, un autre collègue de Bordeaux. Mais dépêchez-vous car ils commencent à laisser filer les amarres.* »

Alain Cotten

À lire : Jean-Paul Videau, *Dans le sillage des gabares*, Éd. La Découvrance, 2006

L'épave mystérieuse

22 septembre 2006

Il y a trente ans, lors d'un programme d'approfondissement du chenal, le Port de Bordeaux décidait d'enlever une épave inconnue située en Gironde, près de la côte médocaine, au droit du phare de Richard. Diverses prospections réalisées entre 1958 et 1976 laissaient alors penser qu'il s'agissait d'un grand voilier à coque métallique d'environ 85 mètres de long. Ce bâtiment était conforme à ceux dont disposaient différents armements vers les années 1870. En 1975, le chantier fut confié à l'entreprise Ulricharms de Hambourg. Les travaux débutèrent le 12 avril 1976 à l'aide de divers engins dont une grue flottante de 800 tonnes. Émaillée de divers incidents, l'opération ne s'acheva qu'en mars 1977, soit une année plus tard. Les premiers éléments de l'épave relevés donnèrent déjà des informations plus précises quant à la nature du navire, sans, toutefois, en révéler l'origine ou le nom. Il s'agissait d'un trois-mâts à vapeur pourvu de trois chaudières. Le 4 juin, le quotidien régional Sud-Ouest titrait : « Mystère en Gironde autour de l'épave d'un vapeur naufragé il y a un siècle ».

Le navire identifié

Les événements se précipitèrent alors et, le 16 juin, le Port autonome de Bordeaux provoquait une réunion au cours de laquelle différents objets retrouvés lors des opérations étaient remis au Musée de la Marine (136 pièces au total). Il annonçait aussi, avoir reçu un courrier de la Compagnie Générale Transatlantique révélant qu'il s'agissait du paquebot *Louisiane*, coulé le 20 décembre 1875 à la suite d'un abordage.

Long de 86,44 mètres pour une largeur de 11,90 mètres, le *Louisiane* avait été construit en 1862, en Angleterre, par les chantiers Caird & Co. Jaugeant 1 786 tonneaux, il avait un port en lourd de 1 200 tonnes et, doté d'une puissance de moteur de 450 CV, pouvait transporter 183 passagers.

En provenance de Panama

En provenance de Colon (Panama), le *Louisiane*, placé sous la responsabilité du Commandant Riboulet avait engagé le chenal de Gironde, après avoir embarqué Monsieur Kervaven, pilote de la station de Pauillac. À son bord, 128 personnes dont quelques passagers à destination de Bordeaux et du Havre et des marchandises en cales, en particulier des noix de corozo destinées à la fabrication de boutons.

Faisant route sur Pauillac, il y parvenait par nuit noire et temps très brumeux diminuant considérablement la visibilité. Sur rade, le pilote dit apercevoir un navire au mouillage, feu blanc dans la mâture. S'engagea, alors, une manœuvre d'évitement par bâbord du navire supposé stationné. En fait, il faisait route et l'abordage fut inévitable.

Coulé en quelques minutes

Le bâtiment, un paquebot des Messageries Maritimes nommé *Gironde*, heurta *Louisiane* par son travers tribord, au niveau du grand mât, donc des machines. Il était 22h 15, le choc fut brutal. *Louisiane* sombra en quelques minutes.

Le navire abordeur organisa aussitôt les secours, aidé par les chaloupes du steamer anglais *Iberia* qui permirent de transborder, au total, 111 naufragés. Restaient, néanmoins 17 victimes à bord du *Louisiane* et une sur le *Gironde*. Le lendemain, on devait en déplorer une de plus, un membre de l'équipage du *Louisiane*, noyé alors qu'il avait embarqué sur un ponton à vapeur sur les lieux du drame. Parmi les rescapés figurait un officier de pont qui portait un nom célèbre, Louis Berlioz. C'était le fils du grand musicien, Hector Berlioz.

Alain Cotten

Source : *French lines*, bulletin n° 21 Juin-juillet-août 2000

L'estuaire, voie de navigation

20 octobre 2006

Depuis l'Antiquité, l'estuaire de la Gironde constitue une voie essentielle pour le transport des hommes et des marchandises.

Un bras de mer ouvert sur le monde

On ne sait comment, à l'époque gauloise, l'étain de Cornouailles transitait par l'estuaire. On n'est pas mieux renseigné sur les bateaux qui fréquentaient les ports de Burdigala, Tamnum ou Noviomagus. On connaît, au moins par leurs noms, les cogs, halops, barges, nefes ou naus qui, au Moyen-Âge, transportait du vin vers l'Angleterre et l'Europe du Nord.

Aux XVI^e et XVII^e siècles, les Anglais s'effacent, remplacés par les Hollandais. Ces derniers emplissent les cales de leurs flûtes (lourds et robustes navires jaugeant 140 tonneaux) d'eaux-de-vie et de vins aquitains qu'ils redistribuent dans tous les ports d'Europe.

Un siècle plus tard, Bordeaux devient le premier port colonial français et ses armateurs envoient leurs bricks, corvettes, goélettes ou trois-mâts vers le Canada, la Guyane et surtout les Antilles, avec parfois un large détour par l'Afrique où sont embarqués des esclaves.

Ce trafic intense prend brutalement fin quand, conséquence des guerres révolutionnaires et napoléoniennes, les routes trans-océaniques sont interdites aux vaisseaux français.

Nouvelles destinations, nouveaux frets

Nouvelles destinations, nouveaux frets : il faut dès le milieu du XIX^e siècle fournir des matières premières à l'industrie. On va donc chercher des cuirs et des laines en Argentine, des nitrates et du cuivre au Chili, du bois et des arachides en Afrique de l'Ouest, du pétrole aux États-Unis, du charbon en Angleterre... Quant aux passagers, ils peuvent désormais embarquer sur des bateaux conçus pour eux, cargos mixtes ou paquebots. Bordeaux est tête de ligne pour les Antilles, l'Amérique du Sud, le Maroc, l'Afrique occidentale.

Puis, la vapeur finit par l'emporter et les navires atteignent des dimensions jamais vues. Pour éviter la longue remontée jusqu'à Bordeaux, on développe des avant-ports sur l'estuaire. Dans la deuxième moitié du XX^e siècle, les cargos, comme les ports de l'estuaire, se spécialisent : les céréaliers s'arrêtent à Blaye ou à Bassens, les méthaniers et les pétroliers à Pauillac ou Ambès, les porte-conteneurs de moyenne capacité remontent jusqu'à Bassens et les grosses capacités font escale au Verdon. Bordeaux ne reçoit plus que des paquebots de croisière...

Les transports locaux

Pour les transports locaux, la voie d'eau l'estuaire était la plus simple et la moins coûteuse. Sur les nombreux petits ports nichés au creux des esteys, on chargeait et déchargeait du sel, du bois, de la pierre, des tuiles, des céréales et, bien entendu, du vin.

Pour cela, il fallait un navire de charge capable à la fois d'affronter les coups de vent de l'estuaire et de s'échouer, chargé, sur la vase d'un port rudimentaire. Telle était la gabare de Gironde (voir HG du 25 août dernier).

Jusqu'aux années 1920 et 1930, la batellerie de la Gironde s'accommode plutôt bien de la rivalité du chemin de fer. Elle participe à l'industrialisation (relative) de l'estuaire et dessert les îles, alors en pleine prospérité. Mais à la concurrence du rail s'ajoute celle de la route, les courants commerciaux se déplacent. En une ou deux décennies, l'estuaire se vide de ses caboteurs ; villes et villages se détournent de leurs ports.

La Gironde ne porte plus que des péniches spécialisées dans le transport de sable ou de produits pétroliers. Des barges chargées d'éléments lourds et volumineux l'ont empruntée lors de la construction de la centrale nucléaire du Blayais et la remontent aujourd'hui portant des composants de l'Airbus A380.

La voie estuarienne a-t-elle un nouvel avenir ?

Michel Vignau

Les envahisseurs sont là...

17 novembre 2006

En France, la liste des espèces végétales invasives avérées compte environ 60 espèces. En Aquitaine, les zones humides hébergent principalement 4 espèces : le Lagarosiphon et l'Égeria qui sont des espèces immergées, la Jussie et le Myriophylle du Brésil qui sont amphibies. Les espèces animales invasives les plus répandues en Aquitaine sont la Grenouille taureau, l'Écrevisse de Louisiane, le Ragondin, le Vison d'Amérique, la Tortue de Floride⁽¹⁾. La Jussie, l'Écrevisse de Louisiane et le Ragondin sont des espèces bien installées dans les marais du Blayais ; la Grenouille taureau y a déjà fait son apparition. Mais qu'est-ce qu'une espèce invasive et en quoi est-elle indésirable ?

Qu'est-ce qu'une espèce invasive ?

Une espèce invasive est une espèce exotique qui devient envahissante et perturbe l'écosystème où elle s'est établie. Ce concept est une notion récente qui est très anthropique : lorsqu'une espèce introduite présente un impact écologique, économique ou social sérieux on dit qu'elle est invasive. Les invasions biologiques sont considérées comme la deuxième cause d'appauvrissement de la biodiversité après la destruction des habitats.

Par définition, une espèce exotique (ou exogène) se trouve en dehors de son aire de répartition naturelle. Comment ces êtres vivants arrivent-ils dans nos contrées ?

L'introduction de nouvelles espèces

L'introduction de nouvelles espèces a commencé dès le Néolithique, avec l'apparition de l'agriculture. Les introductions délibérées ont fortement augmenté aux XVII^e et XVIII^e siècles, avec les grandes explorations. Par la suite, de nombreuses espèces ont été introduites pour la production alimentaire (écrevisses américaines), pour les loisirs (chasse, pêche), pour leur fourrure (Ragondin et Vison d'Amérique) ou comme animaux de compagnie (Tortue de Floride). Mais beaucoup d'espèces introduites ne le sont pas volontairement. Ainsi, les coques et ballasts des navires sont un des principaux vecteurs de transport de beaucoup d'organismes aquatiques.

L'exemple de la Grenouille taureau

Autochtone de la côte est des États-Unis (de la Floride aux Grands Lacs), elle a été importée dans de nombreuses régions du Monde. Les modalités de son introduction en France sont connues : en 1968, une dizaine d'individus ont été placés par un particulier dans un bassin à Arveyres, près de Libourne ; ces individus seraient à l'origine de toutes les populations connues du grand Sud-Ouest.

En Gironde, l'espèce occupe actuellement l'aval du cours de la Dordogne depuis le Bec d'Ambès jusqu'à Castillon-la-Bataille. Sur la rive droite, le parcours Fronsac – Libourne, au moins, est aussi touché. La Garonne est colonisée depuis Ambarès jusqu'à la zone estuarienne (Médoc, Blayais).

Un risque écologique majeur

En France, la taille moyenne d'un adulte - du museau au cloaque - est de 20 cm et son poids s'élève à plusieurs centaines de grammes. Active de jour comme de nuit, cette espèce est susceptible de s'alimenter d'une grande variété de proies : amphibiens, poissons, petits mammifères, petits oiseaux, mollusques, crustacés, insectes...

En regard des dommages occasionnés à la biodiversité locale (destruction d'espèces endémiques et notamment des autres amphibiens) enregistrés partout où la Grenouille taureau a été introduite dans le monde, sa présence dans le Sud-Ouest de la France constitue un risque majeur de perturbations écologiques.

Alain Cotten

(1) Source : Direction régionale de l'environnement (Diren Aquitaine)

Un Blayais en l'Acadie

15 décembre 2006

Pierre Morpain naît à Blaye le 9 février 1686. À 17 ans il se fait marin et part, certainement pour rejoindre son frère aîné aux "isles de l'Amérique". Trois ans plus tard, nous le retrouvons capitaine de navire flibustier à Saint-Domingue : il a 20 ans ! Il commande l'*Intrépide* dont l'armateur est monsieur de Charritte, gouverneur de Saint-Domingue.

M. de Charritte lui confie le soin d'échanger des prisonniers hollandais à Curaçao. En cours de voyage, il croise un vaisseau muni d'une commission étrangère. Il le capture, se le fait adjuger à Cuba. L'opération est à la limite de la légalité aussi n'est-il pas pressé de rentrer à Saint-Domingue !

Le "Sauveur de l'Acadie"

Il remonte vers les côtes de la Nouvelle Angleterre et capture deux bâtiments importants : un bateau chargé d'esclaves et une frégate, *La Bonnitte*, chargée de vivres. Devant faire relâche, il décide d'aller à Port-Royal et entre avec ses deux prises en remorque. La colonie française de Port-Royal (Acadie) se trouve alors en grand besoin après une attaque anglaise. L'arrivée de Pierre Morpain tenait du miracle : il fût nommé le "Sauveur de l'Acadie".

Pierre Morpain repart à Saint-Domingue, le 20 septembre 1707, muni de certificats élogieux. Il amène avec lui Chevalier de Beauchêne qui ne se trouve pas fait pour la vie de garnison et qui apprend auprès de lui, le métier de flibustier. Un mois après, il participe à son premier abordage sur une frégate anglaise de vingt quatre pièces de canon et 130 hommes d'équipage. La frégate qu'ils ramenaient fut saisie lors de l'arrivée au Cap Français. La régularité de la prise adjugée à Cuba fut contestée.

Au large des côtes de Caracas

Pierre Morpain n'a pas attendu pour reprendre la mer et croiser sur les côtes de la Jamaïque. Il capture un navire hollandais qu'il trouve à son goût, se le fit adjuger, l'arme et les deux bâtiments naviguent de conserve au large des côtes de Caracas où ils font de nouvelles prises, vendues au profit de Saint-Domingue.

En 1709, Pierre Morpain décide de retourner à Port-Royal où, le 13 août 1709, il se marie avec Marie-Josèphe d'Amours de Chauffours. Pierre repart ensuite pour Saint-Domingue laissant son épouse et quelques hommes d'équipage pour la défense de la colonie. Mais la colonie de Port Royal subit une nouvelle attaque qui lui fut fatale. Il retrouve son épouse à Plaisance (Terre-Neuve) où la colonie a été évacuée.

Il poursuit son activité de corsaire (1) au bénéfice de Plaisance mais il est fait prisonnier en août 1711 par les Anglais qui feront l'éloge de son courage et le remettront, un peu plus tard, à M. de Costebelle, gouverneur de Plaisance.

Au service du Roi

Pierre Morpain rentre en France en 1712 et passe une année à Blaye. Il veut entrer au service du Roi, ce qui lui sera accordé le 22 juin 1715. Il est nommé capitaine de Port de l'Isle Royale qu'il rejoint le 4 juin 1716.

En janvier 1721, le Roi le nomme "capitaine de flûte" (chevalier) et il servira comme capitaine de port à Louisbourg. Au moment où la guerre éclate entre l'Angleterre et la France en 1744, il est nommé Capitaine de brûlot et part en patrouille côtière. En 1745, il commande le *Castor*. Cette année-là marque le sommet de sa carrière mais, le 11 juin 1745, la forteresse capitule et c'est le retour en France. Désabusé et malade, Pierre Morpain rentre dans sa ville natale de Blaye.

En 1748, il est en campagne en Louisiane. La mort le frappe en 1749, à Rochefort, où il commande la gabare *La Pie*.

Christiane Lagarrigue

(1) Sur l'ambiguïté flibustier / corsaire, voir *L'estuarien* n° 18 (octobre 2006).

Pour en savoir plus sur Pierre Morpain : <http://perso.orange.fr/ch.lagarrigue>.