



# La chronique du fleuve

par le Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde

---

Chronique mensuelle publiée dans l'hebdomadaire Haute-Gironde 2007 - 2/2

---

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

## Quand les hommes modèlent les îles

27 juillet 2007

Dès le XI<sup>e</sup> siècle au moins, les moines de Sainte-Croix s'efforcent de conquérir, en les consolidant, les îles en formation devant Macau. Mais les travaux les plus importants sont réalisés au XIX<sup>e</sup> siècle, avant tout pour améliorer les chenaux de navigation qui permettent d'accéder à Bordeaux.

### Les premiers travaux

Les premiers travaux, entre 1856 et 1859, consistent à fermer le détroit de Guarguil qui sépare l'île Cazeau de l'île du nord. Cela devait accroître le courant dans le chenal et donc l'effet de chasse. De la même manière, l'île du Nord et l'île Verte sont jointes un peu plus tard, ainsi que l'île Nouvelle (ou île Sans-pain) et l'île Bouchaud.

Ceux qui exploitent et mettent en valeur les îles, empiètent sur le fleuve en établissant des jetées et des épis afin d'accroître les superficies dont ils disposent et participent ainsi à l'évolution. Au contraire ils essaient de limiter l'érosion par des travaux de défense : digues, enrochements, ouvrages maçonnés.

### Les propriétaires mettent les îles en culture

Comme les marais, les îles qui se forment appartiennent au domaine public. L'administration royale, puis les Domaines, les concèdent à des particuliers puis les vendent.

Dans un premier temps les îles sont utilisées pour le pacage, en particulier lorsqu'elles sont affermées par les domaines. Ce sont plutôt les propriétaires qui mettent en culture. C'est ainsi que l'île Verte, achetée en 1797 par Daubedan, baron de Ferussac, sert encore exclusivement au pacage en 1817, mais produit du froment dès 1820. Le plan cadastral de 1832-1833 mentionne des vergers (il s'agit de pruniers, de pommiers et de poiriers), du blé et de la vigne. On exploite aussi les "vimes" et les aubiers pour la vannerie.

### La vigne s'impose

L'île Nouvelle est achetée en 1860 ; un vignoble de 60 hectares y est créé. En effet si les surfaces de terres labourables restent importantes et si l'on maintient sur les îles les pacages indispensables pour l'alimentation des animaux de trait, c'est quand même la culture de la vigne qui est l'activité dominante. Les sols sont riches, les îles bénéficient d'un climat qui les met le plus souvent à l'abri du gel et de la grêle. En outre la possibilité d'inonder les parcelles protège les vignes du phylloxéra ; l'époque où cette maladie ravage les autres vignobles est florissante pour les îles.

En 1878 les statistiques de Féret indiquent 110 hectares de vigne à Patiras, plus de 200 hectares pour l'ensemble Cazeau - Île du Nord - Île Verte.

### Quel avenir pour l'archipel ?

Dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, on assiste à une réduction des surfaces en vigne bien que la production soit classée en Bordeaux supérieur (Château Trinité-Valrose à Patiras, Château La Terrasse sur l'île Verte, par exemple). À l'île Verte on tente de planter des peupliers, mais ce sont surtout les céréales, en particulier le maïs, qui se développent (comme dans le marais), essentiellement à cause des prix garantis par la politique agricole commune (PAC). Dans l'île Bouchaud et l'île Nouvelle, les céréales prenaient toute la place avant le rachat par le Conservatoire du littoral. Depuis peu, des projets de tourisme vert tentent d'émerger et vont peut-être donner un second souffle à cet archipel presque inhabité mais dont le pouvoir attractif reste fort.

Jacques Barthou

## Découvrir l'estuaire en s'amusant

24 août 2007

Découvrir les paysages de l'estuaire et le petit patrimoine local en s'amusant, c'est ce que propose le Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, le dimanche 16 septembre. Un premier "rallye de l'estuaire" eut lieu en juin 2005 sur les cantons de Blaye et Saint-Ciers-sur-Gironde, l'an dernier, ce sont les cantons de Bourg et de Saint-André qui étaient à l'honneur. Cette année, c'est la rive saintongeaise, entre Vitrezay et Saint-Georges-de-Didonne, qui révélera ses trésors avec pour fil conducteur le thème "Ports et moulins".

Point besoin d'être un spécialiste de l'estuaire pour participer. Il faut faire preuve d'adresse, de réflexion et d'astuce. Le principe de ce rallye automobile est simple : chaque équipe reçoit une feuille de route (un peu énigmatique !) pour se rendre aux différents points de contrôle. Ainsi, si l'on vous donne rendez-vous « à un endroit où l'on n'aime pas dormir en hiver », c'est que l'on vous attend au port de la Belle-étoile. De même, pour aller à Cars, on vous précisera qu'il est « inutile de prendre un bus suburbain pour vous rendre à la prochaine étape, il suffit de se repérer à son clocher qui ne passe pas inaperçu ». Bien entendu vous disposerez d'une carte routière et vous ne serez jamais perdus grâce aux enveloppes de secours : pas de panique !

À chaque point de contrôle une épreuve ludique et des énigmes attendent les concurrents. Il ne s'agit en aucun cas d'une course de vitesse mais d'une promenade touristique de découverte agrémentée de questions et d'exercices parfois insolites. C'est avant tout une journée de détente placée sous le signe de la convivialité. Grâce aux acteurs locaux, complices d'un jour, certains lieux seront ouverts afin d'en connaître encore plus. Puisque ce week-end est dédié au patrimoine, voilà une activité qui permet de découvrir sa région de façon ludique et agréable.

Cette manifestation est organisée en collaboration avec des bénévoles de l'APAB (philatélie), du Stade blayais judo et du Stade blayais omnisports. Grâce à la contribution de nombreux partenaires (éditeurs, commerçants, artisans, producteurs locaux, responsables de sites touristiques, associations, conseils généraux...) de nombreux lots seront offerts aux concurrents qui ne partiront pas les mains vides puisque tous les équipages seront récompensés. Les inscriptions sont ouvertes dès maintenant au local du Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, place d'armes (citadelle de Blaye). La participation est de 15 euros par équipage (composé de deux à quatre personnes) ; 12 euros pour les adhérents au Conservatoire ou les membres des associations partenaires. Attention, le nombre d'équipages est limité. N'hésitez pas à contacter le Conservatoire de l'estuaire pour toute information complémentaire : 05 57 42 80 96 ou [secretariat@estuairegironde.net](mailto:secretariat@estuairegironde.net).

Et pour terminer tout en restant dans l'esprit du rallye, un petit jeu qui permettra à deux gagnants tirés au sort d'être abonnés gratuitement pendant un an à *L'estuarien*.

Le mot "fleuve" est caché dans la liste suivante : afar – baladin – vieille – libellule – avarice – déterrer. Utilisez le même code pour masquer le mot ESTUARIEN.

Envoyez votre réponse, avec vos coordonnées, au Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, par mail ou par courrier avant le 5 septembre 2007. Amateurs d'énigmes, on vous attend !

Alain Cotten

## Gabare et filadière

21 septembre 2007

Deux bateaux sont caractéristiques de l'estuaire de la Gironde, la gabare et la filadière. Ils ont une morphologie unique sur le littoral français, ce qui ne les rattache à rien d'équivalent.

### **Probablement une origine commune**

La gabare est un bateau de charge, d'environ 12 à 18 mètres. C'est le bateau de bornage et de petit cabotage idéal pour les eaux de la Gironde, capable de desservir les ports les plus sommaires et, véritable camion de l'estuaire, de permettre la circulation des personnes et des marchandises, quasiment par tout les temps.

La filadière est un bateau de pêche, de 5 à 7 mètres de long, utilisé dans tout l'estuaire pour la pêche aux filets, d'où son nom (mais est il possible de pêcher autrement dans les eaux limoneuses de la Gironde ?)

Malgré des fonctions aussi différentes, ces deux types de bateaux ont des caractéristiques communes et, très probablement aussi une origine commune, à partir d'un ancêtre proche de la filadière.

### **Une voilure décentrée vers l'avant**

La filadière et la gabare sont toutes les deux plus profondes à l'avant qu'à l'arrière, probablement pour aborder la rive de l'estuaire par l'arrière, ce qui facilite les opérations de débarquements et d'embarquement. De ce fait, la voilure de ces deux bateaux est décentrée vers l'avant, avec un foc sur bout dehors amovible (filadière) ou sur un beaupré fixe (gabare).

La gabare a d'autres caractéristiques qui lui sont spécifiques : un grand mât rabattable avec l'aide d'un treuil entre une paire de fortes jumelles, c'est-à-dire deux poutres reliées par un axe autour duquel pivote l'espar. Ce système permet de franchir les ponts "à la volée", sans s'arrêter. Le mât et toute sa voilure ne basculent qu'au dernier moment, la gabare passant sous le pont sur son erre, aidée le cas échéant par quelques coups du grand aviron du bord.

### **Une voile "à corne"**

La grand voile est une voile "à corne", articulée au mât par une sorte de fourche de bois ou de métal, et dépourvue de bôme. Comme le grand foc à l'avant, son point d'écoute coulisse le long d'une barre de bois placée en travers du pont, ce qui permet de multiplier les virements de bord, les voiles changeant d'amure toutes seules. Le pont de la gabare est dépourvu de superstructures et le grand panneau de cale est simplement obturé par des panneaux amovibles et des prélaris. La direction de ce petit navire est assurée par une simple et immense barre franche qui permet de manœuvrer le gouvernail. Ce grand panneau de cale ouvert est un point de vulnérabilité évident pour les gabares, qui n'affrontaient que rarement la mer ouverte.

La filadière, elle, est grée d'une grande voile au tiers, comme beaucoup d'autres bateaux de la façade atlantique, et cette voile est elle aussi dépourvue de bôme afin de ne pas gêner le travail de la pêche.

### **Une navigation intense et animée**

Jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale, l'immense majorité de ces deux types de bateaux traditionnels est dépourvue de moteur. Leur manœuvre est une combinaison, bien méconnue aujourd'hui, de travail harassant, d'utilisation des forces naturelles, le vent et le courant de marée, et d'un grand savoir faire dont on faisait l'apprentissage tout jeune sur la gabarre familiale...

On peut imaginer l'estuaire animé par le mouvement continu de nombreuses gabares et d'autant de filadières auxquels se mêlaient, quand le temps le permettait, des bateaux de rivière à fond plat. Avec les grands voiliers au longs cours, les vapeurs et autres remorqueurs, la navigation était aussi intense qu'animée.

Jean-Bernard Forie

## La folie des grandeurs

26 octobre 2007

L'estuaire de la Gironde a toujours stimulé l'imagination des aménageurs de toutes espèces. Il leur a inspiré des projets aussi grandioses que ruineux, plus ou moins avancés, plus ou moins discutés... et abandonnés lorsque leur utilité n'apparaissait plus.

### **Des canaux...**

Le record de longévité appartient au projet de canal entre la Gironde et la Seudre. Lancé par Richelieu, il intéresse toujours l'administration napoléonienne presque deux siècles plus tard. Il a encore des partisans en 1850 malgré le développement des transports routiers et du chemin de fer.

C'est aussi par un canal qu'on envisage de faire passer, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les grands vapeurs bloqués par les hauts-fonds de la Gironde et de la Garonne. Un premier tracé, vite abandonné, part de la rade de Trompeloup, à Pauillac, et aboutit au bassin à flot de Bacalan. Un second, ayant son départ à Grattequina (Parempuyre), reste d'actualité une vingtaine d'années. On préfère finalement aménager un chenal de navigation dans l'estuaire et créer des avants ports pour les plus gros navires.

### **Un port champignon**

En 1917, l'armée américaine entreprend le creusement de "Port Wilson" aux alentours de Talmont. Le chantier est abandonné l'année suivante pour cause d'armistice mais l'idée d'un port en eau profonde sur ce même site est lancée. Les partisans du Grand Port de Talmont entrent en campagne. Leurs arguments : la rade est facile d'accès, le site est le plus proche possible de l'Amérique et de l'Afrique, au débouché du (futur) Canal des Deux-Mers et de la (future) ligne ferroviaire du 45<sup>e</sup> parallèle qui doit avoir son terminus à Odessa... Les plus optimistes prévoient plusieurs bassins, une gare maritime, une station pétrolière, une centrale électrique, des usines, une ville nouvelle. Le promontoire qui porte l'église et le village ancien deviendra une île reliée à la rive par un pont tournant. Le gouvernement choisit en 1923 le projet rival (et moins coûteux) d'avant port du Verdon mais vingt ans après, des élus locaux militent encore pour le grand Port de Talmont.

### **Pont ou tunnel ?**

Le franchissement de l'estuaire a évidemment suscité nombre de propositions. En 1942, un certain Basdevant, déjà auteur d'un projet de tunnel sous la Manche conçoit un tunnel routier sous la Gironde, de Royan au Verdon. Hélas, le moment est mal choisi : les occupants allemands ont des projets très différents pour la zone. Ces trente dernières années, des ponts censés désenclaver le Médoc ont été projetés entre Le Verdon et Meschers, en amont ou en aval de Blaye... Le dernier en date est justifié autrement, il doit favoriser le transit routier Nord-Sud. Il n'en est pas moins inquiétant.

### **Et si la Gironde devenait un lac...**

Dans les années 70, les pouvoirs publics envisagent de faire de la pointe du Médoc un grand site pétrochimique et sidérurgique mais la crise du pétrole passe par là et on s'aperçoit que les installations similaires de Fos et de Dunkerque suffisent aux besoins nationaux. Cela n'empêche pas un ingénieur de préconiser, en 1988 l'urbanisation et l'industrialisation complète (vignoble excepté) du Médoc. La zone bénéficierait d'une vaste réserve d'eau douce : l'estuaire fermé à son embouchure par un barrage. Le dit barrage comporterait des écluses pour l'entrée et la sortie des navires et serait surmonté d'une autoroute ce qui résoudrait le problème du franchissement de la Gironde. Un canal (encore un !), coupant la pointe du Médoc permettrait l'évacuation des crues. À ce jour, cette proposition pharaonique est restée sans suite.

Michel Vignau

## Passer l'eau à Blaye

16 novembre 2007

Durant des siècles, les voyageurs venus du Nord par l'antique route de Saintes et cheminant vers les Pyrénées et l'Espagne ont préféré s'embarquer à Blaye.

### « *En leurs navires et veysseaux tant grands que petits* »

Puisqu'il fallait, de toute façon, passer l'eau pour atteindre Bordeaux autant se laisser porter par la marée et s'éviter une marche par des chemins incertains. Pèlerins, marchands, courriers trouvaient à Blaye les bateaux et les équipages capables de les transporter. Dès le Moyen-Âge, les Blayais se sont réservé le monopole du transport des voyageurs « *en leurs navires et veysseaux tant grands que petits pourvu qu'ils soient bons et suffisans* ». Au XVI<sup>e</sup> siècle, le service était effectué par l'anguille « *un bac petit et grand lequel d'une marée conduit selon le vent jusques à Bordeaux* ».

### La "maison navale" pour les puissants

Au siècle suivant, en payant un bon prix, on pouvait s'embarquer à Blaye avec son carrosse et ses six chevaux. Aux grands personnages (tel Louis XIV) et à leur suite était réservée la "maison navale", un vaisseau d'apparat surchargé de dorures, tendu de toiles précieuses et halé par des chaloupes. Peu avant la Révolution, trente personnes au minimum se présentaient quotidiennement sur le port de Blaye pour la traversée. Deux bateaux au moins partaient à chaque marée, sans compter ceux que frétaient les particuliers souhaitant voyager à leur aise. Une flottille de dix-huit bateaux étaient occupées à ce trafic, chacun d'entre eux étant servi par son patron, trois matelots et un mousse.

### Le temps des vapeurs

Tout change au XIX<sup>e</sup> siècle : les passages d'eau se font désormais par le pont de pierre de Bordeaux et le pont suspendu de Cubzac ; l'axe de circulation Nord - Sud se fixe loin de Blaye. Mais, grâce aux vapeurs mis en service à partir de 1819, l'estuaire garde son rôle de chemin d'eau. Tous les ports de Bordeaux à Royan sont desservis par des bateaux à aubes, plus réguliers, plus sûrs et plus confortables que les barques des siècles précédents. À La Reuille, au Rigalet, on construit des embarcadères de bois pour leurs courtes escales. À Blaye, les Allées Marines mènent avec un brin de solennité à l'embarcadère des vapeurs et une salle d'attente accueille les passagers. Le dernier vapeur reliant Blaye à Bordeaux part en 1922.

### Bacs et naviplane

Les transports terrestres (le chemin de fer, bientôt l'automobile) gagnent la partie et l'estuaire devient un obstacle à franchir. C'est ce franchissement qu'assure, à partir de 1934 le bac Blaye – Lamarque - Pauillac. Un embarcadère de béton avec rampe d'accès pour les voitures remplace l'ouvrage en bois où accostaient les vapeurs. Les rotations du bac se multiplient avec l'augmentation du trafic automobile, elles ne s'interrompent que de 1941 à 1945 (les occupants ayant réquisitionné le navire). 1 500 000 passagers et 50 000 véhicules l'empruntent annuellement.

Il faut aussi évoquer la brève carrière du naviplane *Baie des Anges*. Cet hydroglisseur entre en service en 1972. Grâce aux 6 000 chevaux de ses turbines, il relie Blaye à Lamarque et Pauillac à 110 km/h. Mais sa faible capacité (quatre ou cinq voitures, une quarantaine de passagers) et surtout ses énormes coûts de fonctionnement le condamnent rapidement.

Michel Vignau

## Le troglodytisme en Blayais

14 décembre 2007

En 1870, dans un ouvrage intitulé "Gironde", Adolphe Joanne mentionne les maisons troglodytiques du Blayais comme une curiosité du département : « *Parmi les grottes, dont quelques-unes sont d'anciennes carrières, en partie habitées, nous citerons les grottes de La Roque et du Rigalet, près du port de la Reuille, sur la rive droite de la Gironde* ».

### Les hameaux de Gauriac

Plus d'un siècle après, le troglodytisme est toujours présent et bien vivant, notamment dans les hameaux de Gauriac sur la corniche longeant l'estuaire : Marmisson, La Mayanne, Le Rigalet, Vitescale. Certes, beaucoup de ces habitations sont abandonnées, envahies par les ronces ou ont été transformées en remises. Dans un récent recensement, Bernard Belair estime qu'à Marmisson, sur 13 maisons 4 sont habitables ; à La Mayanne 3 sont habitées ; les 3 du Rigalet sont inhabitables et à Vitescale 2 sont habitées et 7 délabrées.

De nos jours, il y a donc encore quelques habitants qui vivent en troglodyte. Ce ne sont pas des marginaux mais des citoyens qui assument ce choix où les contraintes de la vie quotidienne sont compensées par une vue exceptionnelle sur l'estuaire de la Gironde.

### Une orientation favorable

Sur cette rive droite de l'estuaire, l'orientation est favorable à un bon ensoleillement ce qui permet à la pierre d'emmagasiner la chaleur les jours d'été pour la restituer la nuit ou en hiver. Par ailleurs, l'environnement souterrain permet de limiter les écarts de température. En revanche les vents dominants et les pluies qui les accompagnent, expliquent la grande humidité de certaines habitations.

C'est la nature calcaire de la Haute-Gironde qui a permis l'installation d'habitations troglodytiques dans ce secteur. Contrairement à Meschers et Talmont où les grottes sont d'origine naturelle, dans la commune de Gauriac, l'origine du troglodytisme est lié à l'exploitation de carrières souterraines pour alimenter en pierre les chantiers de construction de Bordeaux et de tout le secteur.

### Des carrières désaffectées

Certains carriers économisent ainsi la construction d'une maison pour s'installer dans des entrées d'anciennes carrières ou bien des cavités taillées à cette fin. Cette utilisation semble attestée dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais elle est restée assez exceptionnelle jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle l'exploitation de la pierre est peu à peu abandonnée. Certaines carrières ont été réutilisées comme caves de vieillissement des vins et, à partir de 1870, pour la culture industrielle des champignons de couche. Aujourd'hui, toutes les carrières souterraines de la rive droite de la Gironde sont désaffectées.

### La construction autour d'une clotte

Ces maisons ont toutes pour base une excavation faite dans la roche et appelée "clotte". La façade est construite avec des pierres, voire avec des briques. Une porte et des fenêtres sont aménagées dans la falaise. Une cheminée est plaquée contre le rocher. Sa hauteur est calculée de façon qu'elle ne fume pas à l'intérieur de l'habitation.

On distingue généralement trois types de maisons troglodytiques : celles qui ont une façade incrustée dans la roche, celles avec façade plaquée dans la roche, celles qui sont construites en avant du rocher. Ces deux derniers types sont les plus nombreux dans le Blayais. D'après Jacques Clémens, les seules maisons vraiment troglodytiques (celles du premier type) ne sont plus habitées : au Rigalet, il y en a une qui est fort délabrée ; à Marmisson, une autre a été reconverte en entrepôt et poulailler.

Alain Cotten