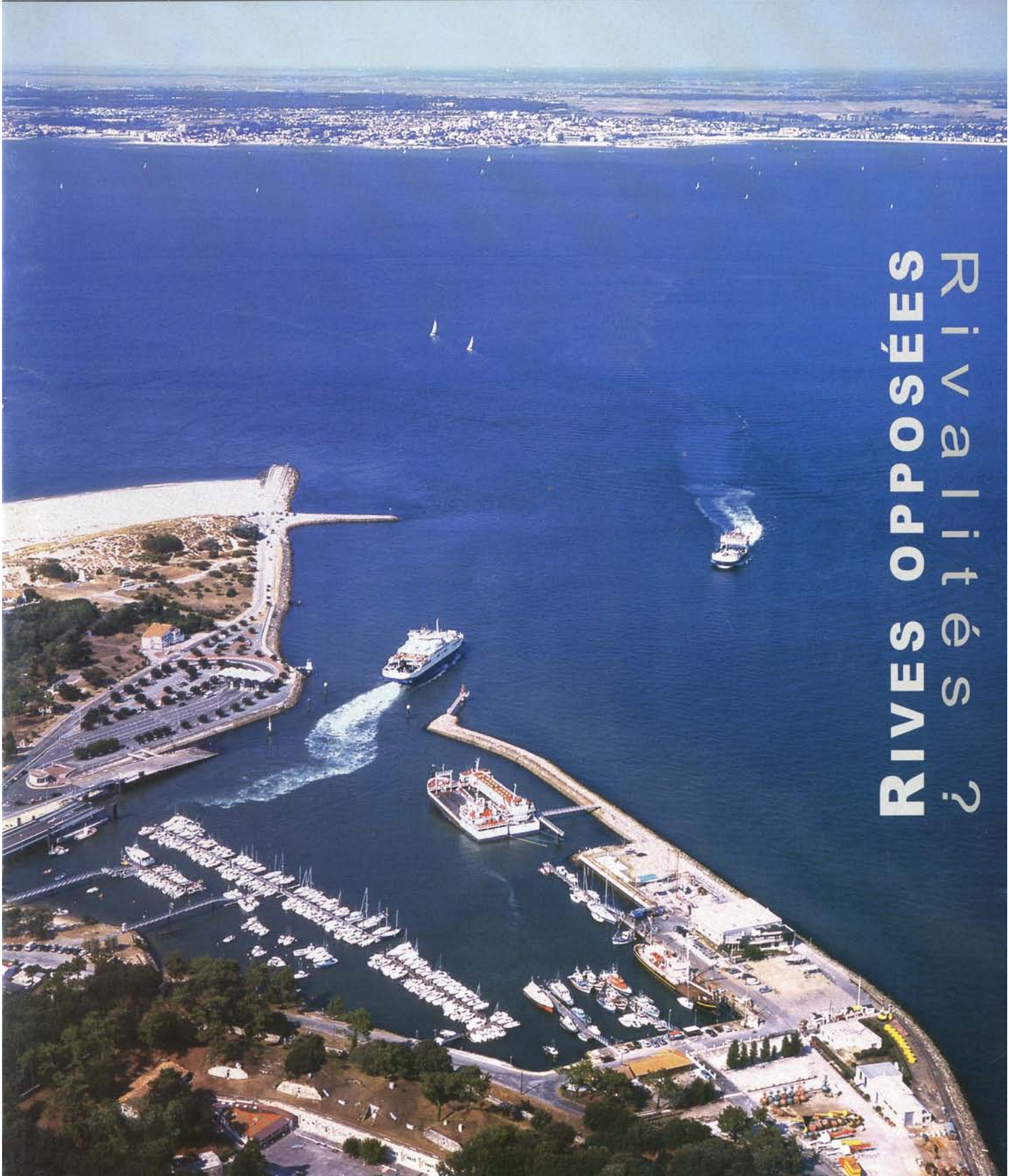


L'estuarien

LA REVUE DE L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE n° 15 - janvier 2006 - 6 €



**RIVES OPPOSÉES
? Rivautés ?**

L'estuarien

trimestriel édité par
le Conservatoire de l'Estuaire
de la Gironde
Place d'Armes
33390 - BLAYE
Tél. 05 57 42 80 96
Fax 05 57 42 39 42
lestuarien@estuairegironde.net

Directeur de la publication

Jacques Barthou

Responsable de la rédaction

Alain Cotten

Comité de rédaction

Jacques Barthou, Claude
Businelli, Jean-Bernard Forie,
Jacques Rodier

Secrétariat de rédaction

Annie Cateu

Photocomposition : AC-CEG

Ont participé à ce numéro

Jacques Barthou, Jean-Pierre
Baudet, Étienne Béguin,
Daniel Binaud, Guy Binot,
Alain Bonnifleau, Claude Businelli,
Alain Cotten, Yves Delmas,
Guy Estève, Henri Etcheber,
Léa Guilain, Guy Landry,
Christophe Pillard, François Richet

Photo de couverture

D'une rive à l'autre © M. Le Collen

Quatrième de couverture

Port de By (Saint-Christoly-Médoc)
© Claude Businelli

ISSN 1635-0820

CPPAP 0708 G 83368

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2006

imprimé par BS-Média

Le Basque 33710 - SAMONAC

Les auteurs conservent l'entière
responsabilité des propos publiés.

Toute reproduction est
soumise à autorisation.

Abonnement annuel 2006 : 17 €

Prix au numéro : 6 €



L'estuaire, trait d'union ou frontière?

Si la majeure partie du transport local par voie d'eau, le gabarage, concernait les échanges entre Bordeaux et les petits ports de l'estuaire, il n'en existait pas moins un important trafic entre les deux rives.

Traversaient ainsi l'estuaire, outre les voyageurs, les matériaux de construction et les produits agricoles. Les moutons du Médoc allaient paître dans les marais de Mortagne. Des cargaisons de légumes, d'huîtres, de vin, de fourrage passaient d'une rive à l'autre et étaient vendues parfois directement au bateau.

Ce n'est qu'en période de guerre que l'estuaire de la Gironde pouvait devenir une frontière. Pendant une partie de la guerre de Cent Ans, la rive médocaine est anglaise et la rive saintongeaise est française. De la même façon, pendant les guerres de Religion, la Saintonge huguenote lance des raids sur le Médoc. Ce sont donc, en fait, les manifestations épisodiques locales de conflits nationaux qui ont opposé, parfois, les deux rives. Le reste du temps, les contacts et les échanges existaient.

Aujourd'hui, avec l'évolution des transports, et en particulier la disparition du gabarage, les deux rives n'ont plus guère de relations. Toutefois, si la volonté existe – ce qui semble être le cas – l'estuaire peut redevenir, tout spécialement dans le cadre des activités de loisir, le lieu de tous les contacts et de tous les échanges.

Jacques Barthou



Information, sensibilisation, échanges

Depuis sa fondation en 1987, le Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde s'est fixé un grand objectif : faire connaître l'estuaire de la Gironde, son milieu naturel, son histoire maritime et fluviale, son patrimoine culturel et ses traditions.

Dépassant les obstacles géographiques et administratifs, le Conservatoire souhaite être l'élément moteur d'un mouvement de regroupement autour de l'idée d'un estuaire en tant qu'entité écologique et culturelle, nourrie de son histoire.

Chaque année, d'avril à octobre, dans le cadre de la citadelle de Blaye, le Conservatoire propose une **exposition** synthétique sur l'estuaire de la Gironde, "Estuaire vivant". Un an sur deux, un **colloque** est organisé en différents lieux de l'estuaire ; il alterne avec un "**Forum de l'estuaire**", également itinérant. Par ailleurs, de nombreuses **animations** ont été conçues, notamment pour les scolaires. Le Conservatoire de l'Estuaire publie également des **ouvrages** (sur support papier ou numérique). Depuis 1999, un **site Internet** (www.estuairegironde.net) est accessible à tous.

Adhésion au Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde (tarif 2006)

Individuel : 17 € ; adhésion + abonnement à *L'estuarien* : 30 € ; associations et collectivités : nous contacter.



Franchir l'estuaire
Photo A.C. © collection CEG

DOSSIER

'RIVES OPPOSÉES / RIVALITÉS ?'

Opposition des paysages
en rives d'estuaire 4

Controverse
pour une cité gallo-romaine 6

Marins des deux rives au XVIII^e siècle .. 7

Franchir l'embouchure 8

Un tunnel sous la Gironde ? 9

LOISIRS

Channel 8,
l'union du terroir et du fleuve 10

La filadière, de fil en aiguille 12

ENVIRONNEMENT

La Cigogne blanche
à la conquête de nos rives 13

HISTOIRE

Le Cordouan de Teulère 14

Jacques Kanon, corsaire 15

Le Médoc autrefois 16

ACTUEL

Le Fâ : le renouveau de l'antique ... 17

Un réseau de stations de mesure
en continu 18

ÉCRITS

Grain de sable 19

TOUR D'HORIZON

Revue de presse 20

L'estuaire, voie maritime 22

Brèves d'estuaire 22

Opposition des paysages en rives d'estuaire

Terres basses et graveleuses dans le Médoc, coteaux calcaires en rive droite : comment expliquer cette asymétrie caractéristique de l'estuaire de la Gironde ?

LA DIVERSITÉ des paysages estuariens est évidente au promeneur attentif qui longe en les comparant les deux rives de la Gironde. Les falaises de la rive droite sont baignées par le fleuve entre Saint-Palais et Saint-Seurin-d'Uzet (falaises vives*) ; en amont, de vastes marais se sont développés au pied des falaises qui sont devenues mortes. Au sud, d'autres calcaires forment les coteaux du Blayais parfois à plusieurs kilomètres de la berge. En rive gauche, les calcaires ne forment jamais de falaises et sont souvent recouverts de sables, graviers et galets formant des terrasses fluviales*.



Les falaises vives de Saint-Palais à Saint-Seurin-d'Uzet et les falaises mortes de la région de Mortagne (au premier plan). Le front des falaises est sur une ligne nord-ouest – sud-est qui est la direction des cassures
Photo Michel Bernard © collection de l'auteur

L'ABOUTISSEMENT D'UNE LONGUE HISTOIRE

L'estuaire actuel est l'aboutissement d'une longue histoire géologique. Elle a débuté bien avant la formation de l'estuaire de la Gironde alors que le nord du bassin d'Aquitaine subissait des plissements qui eurent pour conséquence de fracturer les terrains et de soulever la Saintonge par rapport au Médoc voisin.

Quand le réseau hydrographique a commencé à s'organiser, les fleuves aquitains s'écoulaient vers l'ouest suivant la pente naturelle. Des phénomènes géologiques de grande ampleur ont ensuite provoqué des mouvements de bascule modifiant

la pente : des cours d'eau sont alors venus converger vers la région bordelaise où la Garonne et la Dordogne ont conflué pour former la Gironde. C'est ainsi dans une "gouttière" naturelle, à la limite de la Saintonge et du Médoc, que le fleuve est venu s'installer, probablement guidé par une cassure (faille) nord-ouest – sud-est.

LE TRAVAIL DES GLACIATIONS

Le creusement de l'estuaire s'est effectué pendant le Quaternaire, période géologique au cours de laquelle se sont succédées, en alternance, des périodes de creusement (époques de glaciations

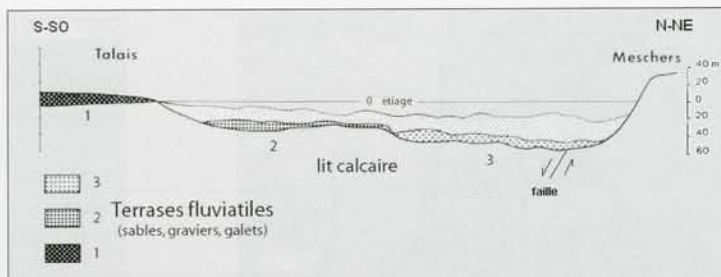
entraînant un abaissement du niveau marin et une forte érosion du lit) et d'alluvionnement (époques de déglaciations avec dépôt des alluvions transportées : vases, sables, graviers et galets).

Pendant les glaciations successives, la température s'est abaissée de plus en plus ; au cours des déglaciations la température s'est élevée de moins en moins. La conséquence fut un creusement de plus en plus fort et des niveaux de dépôts des alluvions de plus en plus bas. Ainsi explique-t-on la formation de ces terrasses fluviatiles : les plus anciennes en haut, les plus récentes en bas (voir figure ci-contre). Des terrasses devraient être observées sur les deux rives mais, compte tenu de la dissymétrie des bords de la goulotte, elles ne sont visibles que sur la rive gauche.

GRAVES ET COTEAUX CALCAIRES

Un exemple caractéristique d'opposition entre paysages riverains nous est donné par la coupe ci-contre entre Meschers (Charente-Maritime, Saintonge) et Talais (Gironde, Médoc) :

- en rive droite, élevée, l'érosion du lit a entaillé



Coupe géologique montrant la dissymétrie des rives de l'estuaire
(d'après J. Dubreuilh et J.P. Platel, document modifié)

les calcaires en falaises ;

- en rive gauche, basse, des terrasses se sont formées et, à chaque fois, ont été creusées avec le lit calcaire situé en dessous.

Lorsque s'est amorcé le réchauffement de l'atmosphère, il y a environ 15 000 ans, le niveau de la Gironde s'est élevé jusqu'à l'actuel. D'autres alluvions sont venues recouvrir les terrasses les plus récentes mais les plus anciennes sont aujourd'hui hors de l'eau : ce sont les graves qui constituent les terroirs réputés du Médoc.

Guy Estève

Nature - Environnement 17



PETIT LEXIQUE

Falaise vive / falaise morte : une falaise vive est un abrupt vertical dont la base est soumise à l'action des vagues ; une falaise morte est soustraite à cette action du fait de son éloignement par rapport au littoral actuel.

Grave : matériau graveleux constitué de galets et graviers plus ou moins gros, mêlés à du sable.

Terrasses fluviatiles : replats qui représentent les anciens lits d'un cours d'eau.

Controverse pour une cité gallo-romaine



Claude Ptolémée (v. 90 - v. 168), astronome, mathématicien et géodésien grec.

VERS le II^e siècle de l'ère chrétienne, existait une ville gallo-romaine d'importance : *Noviomagus*. De cette époque, seule la *Géographie*, de Claude Ptolémée, nous est parvenue. Où se situait cette cité ? Dans le Médoc ou en Saintonge ? Voyons l'argumentaire de chacun.

BRION

Dans son étude⁽¹⁾, Jean-Louis Lacroix identifie le site de Brion⁽²⁾ à l'antique cité de *Noviomagus* : « C'est d'abord, l'importance et la datation des vestiges gallo-romains correspondant à une ville du I^{er} siècle de notre ère ; c'est également, la situation géographique, hors du littoral atlantique, conformément au texte de Ptolémée ; et surtout, en excellent accord avec les coordonnées de *Noviomagus* selon une interprétation à la fois précise et vraisemblable dans son contexte local ;

c'est ensuite, le cadre protohistorique d'un peuplement relativement dense, qui semblait dési-

gner tout particulièrement ce secteur pour l'établissement d'une agglomération nouvelle répondant aux préoccupations centralisatrices de l'administration romaine ; c'est aussi la composition étymologique du mot *Noviomagus* (nouveau marché), qui correspond parfaitement aux possibilités de commerce et d'échange. [...] ; c'est encore la chronologie d'une existence éphémère, qui expliquerait à la fois le silence de Strabon et le silence d'Ausone [...] »

LE FÂ

En 1991, Robert Ruzé⁽³⁾ proposa une étude comparative : « Brion est un lieu encaissé, qui est à 6 km du fleuve auquel on n'accède que par un étroit chenal [...]. Au Fâ, au contraire, nous trouvons les vestiges au sommet d'une vaste colline aux pentes douces offrant [...] une vue totale et dominante vers l'amont du fleuve et sur tout l'estuaire maritime. Les entrepôts [...] sont à 500 m seulement du rivage où il existe une baie largement ouverte de 1700 m, abritée par deux forts promontoires rocheux. C'est là une situation vraiment exceptionnelle. Le Fâ avait tout pour devenir le grand port de l'estuaire et il n'est pas étonnant que les vestiges que l'on y trouve s'étendent sur une plus grande superficie qu'à Brion.

[...] Ma conclusion sera que Brion avait peu de chance d'engendrer une des plus grandes villes d'Aquitaine, et que le Fâ, très près de l'embouchure et disposant d'un vaste port, et de toute la place pour s'étendre, était bien mieux destiné à le devenir. Une preuve en est que le grand itinéraire Bordeaux - Autun y passa un siècle plus tard. »

Alain Cotten

⁽¹⁾ *Noviomagus et le site archéologique de Brion*, Jean-Louis Lacroix, président de la société archéologique "Les amis du site archéologique de Saint-Germain-d'Esteuil", in *Cahiers médulliens* n° 22, décembre 1994.

⁽²⁾ Ce site fit l'objet d'une présentation dans *L'estuarien* n° 2.

⁽³⁾ *Noviomagus, ville gallo-romaine de l'estuaire de la Gironde*, Robert Ruzé, in *L'estuaire de la Gironde, les Cahiers* n° 1 (actes des 1^{er} et 2^e colloques du Conservatoire de l'estuaire), Éd. Confluences, 1993.

Marins des deux rives au XVIII^e siècle



B IEN que les deux rives aient souvent été décrites comme deux sœurs ennemies, des traces de relations existent bel et bien, comme ce contrat d'affrètement délivré à Jean Patin, maître de la *Marguerite* de Saint-Estèphe, pour aller prendre huit douzaines de barriques au port de Roque-de-Thau pour le compte de Louis Rivière, marchand boulanger. Si l'on s'attache à la répartition géographique des marins, on constate un déséquilibre très net entre une rive gauche, pourvoyeuse de seulement 22% de ces marins, et une rive droite qui se taille la part du lion. Les Médocains préféraient s'embarquer au long cours, pour pallier la faiblesse de l'activité portuaire de ce côté, qui se limitait au cabotage interne et armait très peu pour les ports du Ponant. Dans cette écrasante domination de la rive droite, il faut noter la place prépondérante du pôle de Plassac, fournissant à lui seul un tiers des marins dont 61% se consacrent exclusivement au petit cabotage.

MIXITÉ DES ÉQUIPAGES

Cette collaboration des deux rives, parfois injustement présentées comme étrangères l'une à l'autre, s'illustre parfois dans une mixité des équipages. Il existe d'abord un phénomène de participation des maîtres de la rive droite aux équipages médocains. Des maîtres plassacais acceptent ponctuelle-

ment de prendre le commandement d'une embarcation, comme Jean Peyboeuf de Plassac qui prend en main la *Magdelaine* de Saint-Estèphe. Bien souvent cela s'explique par le fait que la barque appartient à un matelot n'ayant pas encore passé l'examen de maître. Peut-être doit-on y voir un signe de la déficience du Médoc à fournir des maîtres de barque par manque de dynasties familiales.

La mixité s'opère plus simplement sous forme d'un renfort apporté par les marins de la rive droite à leurs collègues d'en face. Ainsi, sur sa barque de 50 tonneaux basée à Saint-Estèphe, Jean Pinet a embarqué trois matelots de Plassac pour aller à Brest. D'autres exemples de coopération tendent à prouver que les maîtres médocains recherchent l'expérience des marins voisins pour des voyages plus longs, comme La Corogne.

PEU DE MARIAGES

En revanche, la nuptialité des marins confirme la timidité des échanges entre les deux rives, puisqu'un seul mariage unit Raymond Blanchard, maître de barque de Pauillac, à Marguerite Painchaud, fille d'un maître de Plassac.

Léa Guilain



Cet article est extrait d'une communication faite au 7^e colloque organisé par le Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, en 2003. Il a été publié dans *L'estuaire de la Gironde, les Cahiers* n° 6, 2005.

Franchir l'embouchure

DEPUIS le haut Moyen-Âge, s'est posé le problème de la traversée de l'estuaire de la Gironde à son embouchure. À partir du XI^e siècle, à l'époque de l'engouement pour les pèlerinages à Saint-Jacques de Compostelle, des moines, installés dans les grottes près de Mortagne ou à Talmont, assuraient la traversée des pèlerins.

LES BATELIERS DE SAINT-GEORGES

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les voyageurs qui venaient du Nord pouvaient louer une barque à Saint-Georges-de-Didonne. Par contre, ceux qui arrivaient des Landes faisaient allumer un grand feu de bois sur le rivage. Le lendemain, un batelier de Saint-Georges, alerté par le "signal", venait chercher le voyageur.

Tant que la navigation a été à voile, il était impossible d'établir des liaisons régulières. La traversée dépendait des vents et des courants de marée. Au XIX^e siècle, avec l'arrivée des premiers bateaux à vapeur, on crée les premiers services réguliers Royan - Pointe-de-Grave.

À partir de 1925, avec le développement de l'automobile, de plus en plus de touristes partent en vacances avec leur voiture⁽¹⁾. Toutefois se posait le problème de la traversée de l'estuaire. Aucun bateau qui faisait le service ne pouvait transporter de voitures.

LE PREMIER BAC TRANSBORDEUR

Entre Royan et la Pointe-de-Grave, il y a 7 kilo-



D'après carte postale © collection particulière

mètres ; mais les voitures devaient passer par Bordeaux : cela représentait un détour de près de 200 km. Ce qui rendait impossible cet itinéraire touristique du littoral.

Dès janvier 1933, on décide donc de la création d'une liaison entre les deux rives de l'estuaire par des bateaux pouvant transporter des voitures.

Les discussions furent longues, laborieuses avec les multiples sociétés plus ou moins concernées par le problème, notamment les chemins de fer. C'est ainsi que le vendredi

10 avril 1936, on inaugure la mise en service d'un "bac transbordeur", le *Cordouan*, au milieu d'une foule considérable.

Le *Cordouan* a un équipage de 22 hommes. Il peut transporter 150 passagers⁽²⁾, 50 en première classe, 100 en seconde. Il peut, également, embarquer une douzaine de voitures de tourisme ou six camions ou autocars, plus 60 tonnes de marchandise.

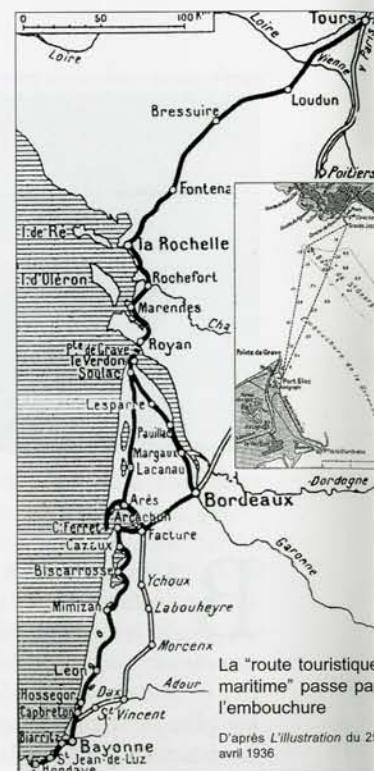
La traversée qui avait été prévue en 25 ou 30 minutes, s'effectua en 20 minutes. En hiver, il est prévu trois traversées par jour, aller et retour. Pendant la saison, on envisage sept traversées dont deux facultatives.

Le succès fut immédiat.

Yves Delmas

⁽¹⁾ C'est ainsi qu'on conçoit une route touristique "maritime", de La Rochelle à la frontière espagnole, en longeant le littoral. La revue *L'illustration*, dans son n° du 25 avril 1936 s'en fait l'écho [carte ci-dessus].

⁽²⁾ Et non 300 comme indiqué sur la carte postale ci-contre.



La "route touristique maritime" passe par l'embouchure

D'après L'illustration du 25 avril 1936



Un tunnel sous la Gironde ?

DOSSIER : RIVES OPPOSÉES / RIVALITÉS ?

EN 1942, un éminent personnage, André Basdevant, proposa la création d'un tunnel sous la Gironde⁽¹⁾. Heureusement que ce projet n'a jamais été réalisé car son "terminal" était prévu... dans le Parc de Royan ! On ne sait pas où ce tuyau aurait abouti rive gauche, mais on aurait bien trouvé un endroit à saccager.

VIVIFIER LE MÉDOC

« Le projet de tunnel sous la Gironde [...] aspire à un double résultat :

1 — Vivifier par une nouvelle voie d'échanges la vie économique d'une des plus belles provinces françaises : le Médoc.

2 — Vivifier d'une façon rationnelle l'avant-port et la gare maritime du Verdon.

Le tunnel [...] conviendrait absolument à une liaison ferroutière permanente entre les deux rives : facilité d'accès et de sortie du Médoc, économie de kilométrage, donc d'essence et de temps ; augmentation de l'attrait touristique du trafic voyageurs et marchandises. [...] Mais le principal attrait, à nos yeux, réside dans son action complémentaire sur l'activité de l'avant-port du Verdon. [...]

UN PORT DE VITESSE

On a pu dire que la gare du Verdon était un "port de vitesse", destiné à accueillir les plus grands bateaux du monde, et à permettre aux passagers de continuer leur voyage à pleine vitesse par la voie ferrée. On a oublié de préciser qu'il fallait, auparavant, perdre un temps précieux, à descendre jusqu'à Bordeaux par un chemin de fer d'intérêt local. [...]

Les années qui viennent verront la création d'un terminus d'hydravions transatlantiques dans la

région bordelaise. Il n'est pas sûr que Biscarosse conserve la première place. L'étang d'Hourtin, base d'hydravions d'État, possède aussi beaucoup de chances.

UN OUVRAGE D'INTÉRÊT NATIONAL

Dans ce cas, la route souterraine devient obligatoire sous la Gironde. Elle peut même être un argument décisif dans le choix de la région nord-bordelaise comme emplacement du terminus futur des lignes transatlantiques. D'autant plus qu'il ne faut pas oublier que la côte ouest aura tôt ou tard, pour d'impérieuses raisons stratégiques et économiques sa route littorale. [...] Là encore, le tunnel routier sous la Gironde est le tronçon clef d'une semblable réalisation. [...] Peut-on différer plus longtemps la réalisation d'un ouvrage d'art qui quitte le cadre d'équipement régional pour s'intégrer vraiment dans l'équipement national, tout en couronnant les installations remarquables d'un de nos plus grands ports ? »

François Richet

⁽¹⁾ Découvrez l'intégralité de l'article, paru dans le Journal de Royan du 8 mars 1942, sur le site du Conservatoire, estuairegironde.net (rubrique "textes et documents").

François Richet est l'auteur de *Souvenir de Royan* (2 tomes parus aux éditions Passage des heures) et de *Souvenir de Saint-Georges-de-Didonne* (éditions du Trier tétu).

PROJET DE TUNNEL SOUS LA GIRONDE

Au moment où il s'agit de fournir du travail aux ouvriers français et de montrer au monde la puissance en action de la France nouvelle, nous sommes heureux de soumettre à nos lecteurs, grâce à l'amabilité de notre confrère « Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment », un projet de tunnel sous la Gironde, dû à Monsieur André BASDEVANT. Ce nous a semblé en même temps une contribution possible au plus Grand Royan, puisque ce tunnel aboutirait sur notre rive au Parc.

Channel 8, l'union du terroir et du fleuve

Une nouvelle régates est née sur l'estuaire : elle a pour ambition de faire découvrir le plan d'eau et le terroir riverain.



Le départ est donné sous les remparts de la citadelle. La bagarre s'annonce féroce !

Photo É. Béguin ©

AU DÉPART, ça ne devait être qu'une simple régates. Et puis, de fil en aiguille, de discussion en discussion, de réflexion en réflexion est né un concept. Une régates certes, mais qui se devait d'avoir une saveur un peu particulière et, surtout, qui pouvait être l'occasion de faire découvrir l'activité nautique à ceux qui peuplent les rivages de cet

étonnant plan d'eau.

L'occasion aussi d'attirer dans le coin des passionnés de nautisme venus de toute la façade atlantique, de la Bretagne au Pays Basque.

Et dans ces conditions, pourquoi ne pas profiter de l'événement pour permettre aux vigneron blayais et bourquais de porter haut l'étendard de leur production. Et ce, dans un contexte économique particulièrement difficile pour le monde du vin.

L'événement Channel 8 était né, tentant de réussir "l'union du terroir et du fleuve".

LA VIE DE CHÂTEAU

La première bonne surprise a été l'enthousiasme débordant des propriétaires des Côtes de Blaye et des Côtes de Bourg pour ce projet porté par le club de voile Blaye nautique. Leur mission, s'ils l'acceptaient, était d'accueillir chacun un équipage et une quinzaine de partenaires et amis de Channel 8 pour le repas du samedi soir. Ils devaient également loger l'équipage : la vie de château pour les concurrents, en somme !

Liberté absolue pour le choix du type de gastronomie : rustique ou sophistiquée.

En échange, chacun des bateaux portait le nom du château accueillant, qui pouvait ainsi se mettre en valeur.

AU FIL DE L'EAU...

L'autre objectif de l'événement était de donner un petit coup de projecteur sur l'activité voile de l'estuaire. Certes, les clubs de voile sont assez nombreux (une bonne dizaine) de même que les licenciés. Des clubs qui organisent chaque année une bonne vingtaine de régates. Pourtant, si l'on s'assoit quelques heures sur le bord de l'onde, on n'y voit certes pas beaucoup de voiles glisser lentement au gré des vents et des courants. Un paradoxe dans un pays premier producteur de voiliers au monde et où il faut parfois attendre plusieurs années pour obtenir une place de port

L
O
I
S
I
S

Les conditions de vent "musclées" ont donné lieu à des manches particulièrement disputées et spectaculaires. Le plan d'eau a été apprécié par les concurrents venus d'ailleurs comme les Arcachonnais, qui se sont d'ailleurs imposés. Photo É. Béguin ©



(72 ans d'attente théorique au port d'Arcachon !). C'est que l'estuaire, c'est grand. Et ses riverains sont des terriens, pas des marins. Qu'ils le sachent, il reste sur la Gironde de la place pour de nombreux navigateurs.

Des démonstrations de vieux métiers (fumage de poisson à l'ancienne, matelotage...) étaient proposées au public. Photo É. Béguin ©



C'est dans ce but que, pour la Channel 8, avait été mise en place l'opération "Blaye au fil de l'eau" : le public pouvait faire un tour de voilier (ou de bateau à moteur pour les moins téméraires), histoire de suivre la course au plus près et de ressentir un peu des sensations éprouvées par les équipages engagés. Près de cinq cent sorties ont été effectuées lors des deux jours.

PARRAINS PRESTIGIEUX

Enfin, pour que la manifestation soit crédible, il fallait un bon niveau sportif. Le curseur a été fixé au niveau "championnat de France" et des parrains prestigieux se sont joints à Blaye nautique : Marc Thiercelin, récent 6^e de la Transat Jacques-Vabre, et futur riverain de l'estuaire, et Yves Parlier, célèbre Robinson

des Mers, concepteur du fameux Hydraplaneur à bord duquel le vainqueur de la course sera invité à naviguer en 2006.

Avec un petit peu de recul, on peut dire que la régata Channel 8 est bien née. Elle a indéniablement généré un courant de sympathie autour d'elle. Tout n'était certes pas parfait. Il reste beaucoup de choses à améliorer mais d'ores et déjà, les organisateurs planchent sur la deuxième édition qui aura lieu les 16 et 17 septembre. Trente cinq bateaux sont attendus, dont cinq ou six équipages étrangers venus de Suède, Danemark, Angleterre, Hollande ou Espagne. Le village sera redéfini, plus grand, plus accueillant, plus riche, plus beau et avec plus d'animations pour que le public puisse s'y sentir bien. Il sera entièrement dédié à l'estuaire avec des expos de peinture, des produits de gastronomie locale, des démonstrations de vieux métiers...

Étienne Béguin



Des séances de dégustations avaient été organisées sur le bord de la Gironde : appréciées des concurrents comme des partenaires. Photo É. Béguin ©

La filadière, de fil en aiguille...



La filadière La parfaite

Photo Laignelot © collection VTHS

AL'INITIATIVE de Voiles traditionnelles de Haute-Saintonge, la Communauté de communes de Haute-Saintonge a financé, en 2001, la construction de *La Parfaite* (réplique d'une filadière), aux chantiers Tramasset (33). La filadière, même les reconstructions récentes, arbore toujours un avant et un arrière pincés, rappelant les navettes des filadières, origine de leur nom pour certains.

*plus élevée et plus longue que l'étambot** » positionnant le tirant d'eau à l'avant. Si surprenant que cela puisse paraître, rien d'anormal ici, quand on sait que ce type de bateau devait affronter le mascaret (sur la Dordogne et la Garonne) ou, plus en aval, le clapot dur du jusant* couplé à un vent de noroît. L'arrière, également pointu, serait lié à la pratique de l'échouage par l'arrière. En pêche, une fois le safran* enlevé pour ne pas crocher le filet, cette forme permet de hisser aisément ce dernier à la fin d'un lan*.

PARFAITE ADAPTATION AU MILIEU

Comme le précisait Duhamel du Monceau, « ces bâtiments ne sortaient guère de la rivière. Quelquefois cependant par les beaux temps, ils vont jusqu'à la tour de Cordouan ». Écrites au XVIII^e siècle, ces quelques lignes se sont vérifiées souvent par la suite. Comme ses sœurs, *La Parfaite* mérite bien son nom, car elle est parfaitement adaptée à son milieu. Ses spécificités sont le résultat d'une compréhension de ce dernier et les améliorations successives correspondent à ce que l'on qualifie aujourd'hui de « développement durable » ; car ce bateau vieux de plus de cinq siècles, même si on ne le compte plus que sur les doigts d'une main, grâce au travail acharné d'associations et de bénévoles, a encore de beaux jours devant lui.

Guy Landry

Président de Voiles traditionnelles
de Haute-Saintonge

Guy Landry propose un texte plus détaillé "*La Parfaite*, une filadière sur l'estuaire", téléchargeable sur le site du Conservatoire de l'estuaire, estuairegironde.net, rubrique "Textes et documents".

UNE EMBARCATION POLYVALENTE

Au XVII^e siècle, elle pouvait transporter bois, blé et foin. Une carte postale ancienne en montre une chargée de sacs dans le petit port de Saint-Seurin-d'Uzet, et un témoignage récent relate l'utilisation de filadière à Roque-de-Thau pour le transport de moellons. Par ailleurs, des photographies de régates montrent que « beaucoup de ces bateaux sont utilisés pour la course et sont très rapides sous voiles ». La position du mât, très en avant, privilégie les allures portantes*. La voilure carrée ou au tiers « correspond à un choix technique adapté à une fonction et à un espace de navigation, faisant appel alternativement et régulièrement à une propulsion à la voile et à l'aviron ».

LE TIRANT D'EAU À L'AVANT

Revenons un instant sur la morphologie de la coque : l'étrave* est « légèrement arrondie,

PETIT LEXIQUE

À L'USAGE DES TERRIENS

Allure portante : position où les voiles sont grandes ouvertes au vent et reçoivent une poussée maximale.

Étambot : pièce de bois qui prolonge la quille à l'arrière et qui supporte le gouvernail.

Étrave : pièce de bois maîtresse de l'avant de la coque.

Jusant : synonyme de marée descendante.

Lan : coup de pêche au filet, plus ou moins prolongé, en dérivant avec le courant.

Safran : partie immergée du gouvernail, orientée par la barre pour diriger le bateau.

La Cigogne blanche à la conquête de nos rives

IL Y A encore quelques décennies, lorsque l'on parlait de Cigogne blanche (*Ciconia-ciconia*) en France, on pensait tout de suite à l'Alsace et ses cheminées squattées par ce grand échassier aussi beau que populaire. Cette suprématie n'est plus et, depuis un peu plus de 20 ans, le littoral atlantique voit les effectifs de l'espèce s'accroître sensiblement tous les ans.

L'IMPLANTATION DANS LE BLAYAIS

Les premiers nids apparurent dans les années 80, en Blayais. Il y en avait un peu plus d'une dizaine pour les années 90, et plus d'une vingtaine dans les années 2000, avec en moyenne 3 jeunes à l'envol par nid producteur.

L'implantation de plates-formes artificielles a contribué à l'augmentation des couples nicheurs. Les zones privilégiées sont, bien sûr,

les marais et les prairies pâturées bordant l'estuaire de la Gironde. La richesse de ces milieux satisfait largement l'éclectisme de son régime alimentaire. Pour nourrir les jeunes ce sont les insectes, chenilles et sauterelles, qui seront régurgités par les parents sur le nid. Puis, au fur et à mesure de leur

croissance le choix se portera sur des proies plus importantes, allant jusqu'aux campagnols et même à de jeunes ragondins.

UN ANIMAL OPPORTUNISTE

Comme tous les prédateurs, la Cigogne blanche est une opportuniste. Elle est même capable d'axer son alimentation sur une seule espèce si celle-ci est très abondante, ce qui a été le cas en 2000 lors de l'invasion de l'Écrevisse de Louisiane dans les marais blayais.⁽¹⁾ Le mâle arrive le premier sur le nid, en février le plus souvent. Une dizaine de jours plus tard, c'est le tour de la femelle. La migration post-nuptiale est moins discrète, l'utilisation des courants thermiques par ces oiseaux pour prendre de l'altitude implique de grands rassemblements l'été, ce qui la rend spectaculaire.

LE MARQUAGE VISUEL

De l'importance de cette colonisation rapide a découlé un programme de baguage et marquage coloré sur les tarses des cigogneaux. Ces marques visuelles donnent de nombreuses indications. On a pu ainsi déterminer que les adultes semblent plus fidèles au nid qu'au partenaire, que les jeunes ne reviennent sur l'aire de reproduction qu'à la maturité sexuelle, c'est-à-dire à 2 ans voire 3 ans. Ces marquages ont également renseigné sur l'itinéraire migratoire, les lieux d'hivernage mais aussi sur la longévité ou le rythme d'activité des individus.

Jean-Pierre Baudet

Agent technique principal de l'environnement à l'ONCFS*



Photo C. Businelli ©

Ci-dessus : plate-forme artificielle dans le marais de la Vergne, à Anglade.

Ci-contre, un nid construit au sommet d'un arbre mort, dans le Médoc, à Jau-Dignac-et-Loirac.

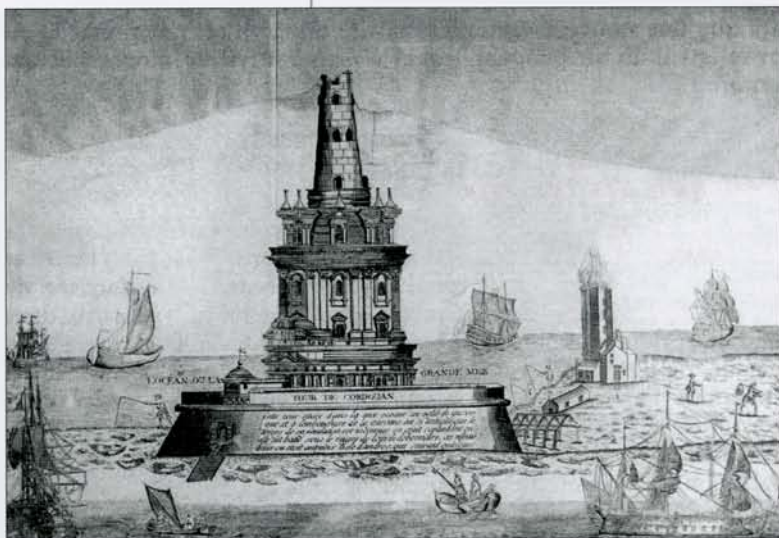
⁽¹⁾ L'examen des pelotes de réjection récupérées aux abords des nids a confirmé ce fait. Cette abondance a entraîné une augmentation des couples nicheurs de plus de 50 %.

ONCFS : Office national de la chasse et de la faune sauvage.



Photo C. Businelli ©

Le Cordouan de Teulère



Le nouveau phare de Cordouan
D'après une gravure révolutionnaire, document
Bibliothèque de Bordeaux.

Guy Binot a rédigé un article sur le premier phare de Cordouan édifié vers 1360, la tour du Prince Noir et un autre sur la tour de Louis de Foix, achevée en 1611. Voir *L'estuarien* n° 11, janvier 2005 et 13, juillet 2005.

LE PHARE de Cordouan fonctionne au charbon avec tant de difficultés que les autorités proposent d'utiliser des réverbères à l'huile inventés par Tourtille-Sangrain. L'avantage est grand sur le plan transport ; au lieu de 18 à 20 voyages d'une gabare depuis Royan, on peut transporter l'huile nécessaire pour un an avec 2 voyages d'une seule gabare. La nouvelle lanterne à l'huile est allumée le 12 novembre 1782. Dès le mois suivant, les pilotes royannais se plaignent de la pâleur du nouveau feu qui ne leur permet pas de travailler compte tenu des risques qu'ils courent. Tourtille-Sangrain crie à la cabale et cite Correnson, commissaire de la marine royannais, qui trouve ce nouveau feu très avantageux. Teulère doit vérifier ces plaintes et les faire cesser. Il change les réverbères, mais ce n'est guère mieux : de 1783 à 1785 plus de 400 réclamations sont enregistrées.

SOIXANTE PIEDS DE PLUS

La tour de Cordouan étant en mauvais état, Teulère est chargé, en 1786, de l'exhausser de 30 pieds. Après de savants calculs, il propose un exhaussement de 60 pieds. Le chevalier de Borda, responsable des constructions de la Marine, accepte mais trouve son projet trop dispendieux et demande à Jallier d'en réaliser un plus simple. Même si le projet de Teulère n'est pas accepté, c'est lui qui est chargé d'exécuter ce travail qui ne défigure pas trop l'œuvre de Louis de Foix. Les premiers étages sont conservés et le haut est un cône tronqué sans ornements inutiles, pour donner peu de prise au vent.

Les travaux, qui doivent durer deux ans, commencent le 29 avril 1788 sous la supervision de Teulère qui se plaint d'avoir à payer de sa poche ses deux ou trois dessinateurs et son "écrivain", son secrétaire. Il se fixe à Royan en février 1789, s'installe chez les bons pères Récollets pour être tranquille. À la fin de l'été le gros œuvre est terminé. Teulère en est très fier et estime que Louis XVI y a surpassé tous ses prédécesseurs.

UNE NOUVELLE LANTERNE

Malgré toutes les réclamations, les réverbères sont conservés. Teulère juge que Cordouan ne donnera jamais satisfaction avec un feu fixe, il invente et fait accepter un système tournant de réflecteurs paraboliques mis en mouvement par une horloge. Un forgeron royannais fabrique une nouvelle lanterne, mais l'horloge n'est pas prête. D'où un retard d'un an pendant lequel sombre la monarchie.

Guy Binot

Jacques Kanon, corsaire

ENTRE 1692 et 1815, Bordeaux et l'estuaire ont été le berceau d'un millier de corsaires ; voici l'histoire de l'un d'eux, Jacques Kanon.

UN CORSAIRE BLAYAIS

Né à Sainte-Luce le 5 janvier 1726, d'un père pilote, il est embarqué à Bordeaux dès l'âge de 17 ans. Après son service dans la Royale, il est engagé sur le corsaire *La Mouche*, de Dunkerque. À 21 ans il a déjà traversé quatre fois l'Atlantique. À 30 ans, il commande le corsaire *Prince-de-Soubise*. La guerre de sept ans vient de commencer.

En 1759, Jacques Kanon⁽¹⁾ est engagé par le négociant-armateur bordelais Pierre Desclaux pour commander la frégate *Le Machault* qui, à la tête de dix-sept autres navires, doit apporter à Québec du vin, de la farine, du lard, de l'eau de vie. En dehors de leurs propres provisions, les navires ont embarqué canons et boulets, car on est en guerre et les abords de la Belle province⁽²⁾ sont surveillés par la Royal Navy.

DE NOMBREUSES PERTES

Jacques Kanon prend la tête de l'escadre mais les bâtiments sont de tailles et de valeurs différentes d'où le risque de ne pouvoir rester en convoi. Aux abords de la Nouvelle France⁽³⁾ trois navires manquent à l'appel. Kanon force l'entrée du Saint-Laurent le 18 mai 1759. Le 13 septembre, Québec tombe et Montcalm est tué. Au moment de repartir, en novembre, la flotte se heurte à une tempête de neige. Quatre bâtiments s'échouent. À cette perte s'ajoute celle de quatre autres unités utilisées comme brûlots contre les Anglais.

Les navires restant décident de se séparer pour rentrer en France.

Jacques Kanon va profiter du voyage de retour pour attaquer un navire anglais et le capturer, prenant ainsi sa revanche sur les pertes de son escadre et ramenant en France une prise de valeur.

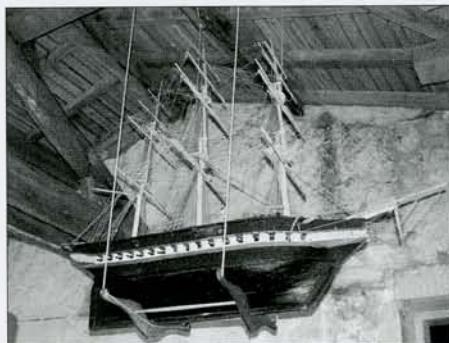
LE CHÂTEAU CANON

Il repartira pour les Antilles et, en 1762, armera en course l'*Intrépide* à destination de Saint-Domingue. Sur le même navire, l'année suivante, il ira charger des esclaves successivement en Angola, en Guinée et au Congo : le trafic négrier commence à se développer à Bordeaux.

Vers cette époque, Jacques Kanon, songeant à sa retraite, place l'argent qu'il avait économisé dans une propriété viticole à Saint-Émilion. Bien des vendanges plus tard, elle deviendra un grand cru portant le nom de son premier propriétaire : le château Canon.

Jacques Kanon est décédé à Bordeaux le 21 Floréal, an VIII de la République⁽⁴⁾.

Daniel Binaud



Ex-voto Jeune-Paul déposé par Jacques Kanon à la chapelle Sainte-Luce (Blaye)
(photo D.B. © collection CEG)

(1) Pour une raison inconnue il signe son nom avec un K.

(2) C'est-à-dire le Québec.

(3) Cette expression désigne l'ensemble des territoires d'Amérique du Nord sous administration française avant 1763. [ndlr]

(4) Soit le dimanche 11 mai 1800 du calendrier grégorien.

Le Médoc autrefois



Berger soulacais sur ses échasses
(carte postale, coll. J-P. Lescorbe)

« **U**NE grande partie de ce pays est aride, sablonneuse et inculte ; il ne produit de lui-même que des genêts, des bruyères, des broussailles, etc. Il faut pourtant convenir, en premier lieu, que le bois de chêne, surtout le noir, y croît de lui-même en quantité d'endroits [...] ; en second lieu, qu'il y a un grand nombre d'endroits bas et enfoncés, appelés berles en patois du pays, qui seraient propres pour y former des prairies, mais qui exigeraient des dépenses considérables pour en détourner les eaux qui y croupissent, et faciliter leur écoulement, et qui, outre cela, auraient besoin d'être fertilisées par des engrais ; en troisième lieu, que ces landes, toutes incultes qu'elles sont, fournissent pendant toute l'année le pâturage à des bestiaux de toutes espèces, entre autres à une multitude de moutons et de brebis ; en quatrième lieu, que c'est de ces landes qu'on tire la litière nécessaire pour les bestiaux, et qui sert à former des engrais pour la culture des terres. [...]

MONTÉS SUR DES ÉCHASSES

Les habitants des landes sont les seuls dans le diocèse [de Bordeaux] qui soient dans l'usage de marcher montés sur des échasses [...]. Ils passent dans la boue sans se salir ; ils marchent dans des endroits où il y a des eaux stagnantes, sans se mouiller. Sans le secours des échasses, il ne serait pas possible aux pasteurs de garder leurs troupeaux, ni de les défendre des entreprises des loups. Il ne faut pas le dissimuler, celui qui a découvert une pareille invention, et qui en a introduit l'usage a trouvé sans contredit le moyen de tirer partie des landes et de les rendre habitables. Sans cela, comment aurait-il été possible d'habiter un pays dont la surface est couverte d'eau pendant l'hiver et même pendant l'été, lorsqu'il y survient des pluies abondantes ? [...]

LA MER AVANCE INSENSIBLEMENT

La mer avance insensiblement sur nos côtes qui sont exposées aux fureurs des vents d'ouest et de sud-ouest : c'est un fait incontestable ; mais ce qui l'est moins, c'est que les dunes ou montagnes de sable, dont nos côtes sont bordées depuis l'extrémité du Médoc jusqu'à l'embouchure de l'Adour, avancent continuellement dans les terres. Si on ne trouve pas le moyen de fixer la mobilité de ces montagnes, dont la violence du vent et des tempêtes pousse les sables dans l'intérieur des terres, il est certain que ceux-ci occasionnent infailliblement la ruine totale des landes. »

Abbé Baurein

(in Variétés Bordelaises - 1785)



SITE ARCHÉOLOGIQUE DU FÂ

Le renouveau de l'antique

L'ANTIQUE cité portuaire de Novioregum⁽¹⁾ fait peau neuve. Par une nouvelle mise en valeur, le Syndicat mixte de Barzan et l'ASSA Barzan* invitent les visiteurs à s'interroger sur le long passé de cette ville antique.

UNE NOUVELLE MUSÉOGRAPHIE

La nouvelle muséographie - réalisée avec l'agence AVEC - présente les démarches d'une recherche archéologique révélatrice des principaux aspects de la ville. Ce musée s'organise en plusieurs modules. L'accueil nous plonge d'emblée dans le vif du sujet : la chronologie, avec une colonne stratigraphique, la localisation des différents lieux datables du site, l'énigme de son nom : Novioregum (?). Laissons-nous conduire le long du "mur des traces" vers la présentation du travail de l'archéologue. Borne interactive, film, panneaux et outils aident à comprendre les étapes de la recherche. Entrons ensuite dans la cité portuaire. Les maquettes nous permettent de découvrir les monuments qui caractérisent une cité gallo-romaine : temples, thermes, entrepôts, théâtre... Le mobilier présenté permet d'évaluer la richesse d'une ville où la

recherche archéologique a un bel avenir. Le module suivant nous donne un aperçu des échanges commerciaux au temps de la splendeur de Novioregum. Enfin, une salle "intimiste" regroupe des éléments de la vie quotidienne : parure, vaisselle, bijoux, etc.

Ce musée se veut un lieu chaleureux par ses couleurs d'inspiration pompéienne et l'exploitation judicieuse d'un espace restreint. Il est ludique et avant tout pédagogique.



Le nouvel aménagement du musée
Photo S. Gustave © collection ASSA Barzan

LA RÉHABILITATION DES THERMES

Cette volonté pédagogique a également guidé la réhabilitation des thermes dont les murs étaient très arasés. Le caractère exceptionnel du système d'alimentation en eau - vaste puits équipé d'une roue avec chaîne à godets dont une grande partie des éléments a été retrouvée lors de la fouille d'Alain Bouet - justifiait une mise en valeur de l'édifice. Une consolidation et élévation des murs, la restitution des sols et de certains éléments caractéristiques (labrum, hypocauste, baignoire...) permettent d'appréhender l'organisation du bâtiment. Le visiteur est aidé en cela par une maquette d'extérieur et une restitution en 3D sur la borne du musée.

Des animateurs expérimentés accueillent également les scolaires pour visite et ateliers : initiation à la fouille, jeux, frappe de monnaie... ou pour des projets spécifiques, sur propositions des enseignants.

Alain Bonnifleau
président de l'ASSA Barzan

ASSA Barzan : Association pour la sauvegarde du site archéologique de Barzan.

⁽¹⁾ Pour certains auteurs, Novioregum serait le nom de l'antique Noviomagus : cf. article "Polémique pour une cité gallo-romaine", en page 6. [ndlr]



Réhabilitation des thermes Photo S. Gustave © collection ASSA Barzan



Un réseau de stations de mesure en continu

- CNRS** : Centre national de la recherche scientifique
- Diren** : Direction régionale de l'environnement
- Épidor** : Établissement public territorial du bassin de la Dordogne
- Epec** : Environnements et paléoenvironnements océaniques
- Ifremer** : Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
- Magest** : acronyme pour Marel (nom du système de bouées utilisées), Gironde et estuaire
- UMR** : Unité mixte de recherche
- Sméag** : Syndicat mixte d'études et d'aménagement de la Garonne
- Smiddest** : Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire

L'ESTUAIRE est globalement bien portant, mais il est très turbide. À ces eaux chargées de matières en suspension, sont associées des bactéries qui consomment de l'oxygène. Une désoxygénation des eaux peut s'ensuivre, si leur charge organique est trop forte et la minéralisation de ce paramètre trop intense, et, à terme, être préjudiciable à la faune et à la flore. L'intérêt est donc d'avoir des mesures précises et régulières de divers paramètres physico-chimiques pour avoir une image fiable de l'évolution de l'état global des eaux de l'estuaire.

UN SYSTÈME INNOVANT

Le programme Magest* est basé sur le déploiement de quatre stations équipées d'un système innovant de mesures de divers paramètres physico-chimiques de l'eau estuarienne, installations couvrant l'ensemble du bassin hydrographique de l'estuaire de la Gironde (Libourne, Portets-sur-Garonne, Bordeaux et Pauillac). Chaque station est équipée d'un mécanisme permettant une mesure précise de quatre paramè-

tres : la température, la salinité, le taux d'oxygène et la teneur en matières en suspension. Ces données sont, ensuite, transmises par téléphone toutes les dix minutes à l'UMR* CNRS*/Université Bordeaux 1 Epec* 5805 et sont étudiées par une équipe de scientifiques autour des responsables du projet, Henri Etcheber, chercheur au CNRS et Patrice Castaing, professeur à l'Université Bordeaux 1.

DES DONNÉES POUR UNE MODÉLISATION

Le programme Magest est donc un outil puissant pour étudier l'évolution des données dans le temps et dans l'espace sur une longue période. Ces informations, riches d'enseignement pour la communauté scientifique car visant à comprendre les processus à diverses échelles de temps (celles de la marée, du cycle lunaire, des saisons et de la variabilité interannuelle), permettront enfin de mieux comprendre les mécanismes de désoxygénation qui pourraient menacer l'estuaire et serviront de base à l'établissement d'un modèle de prévision à long terme de l'évolution de l'état global de la qualité des eaux de l'estuaire.

Un tel programme a pu être lancé grâce au concours de tout un ensemble de partenaires associant Agence de l'eau Adour - Garonne, Ifremer*, Diren*, Université Bordeaux 1 et CNRS, Smiddest* (Conseils généraux de la Charente-Maritime et de la Gironde), Conseil régional d'Aquitaine, Sméag*, Épidor*, EDF et Port autonome de Bordeaux.



La station de Pauillac

Photo A.C. © collection CEG

Henri Etcheber

Grain de sable



Grain de sable posé sur ta bouche
Trampoline
Commissures d'un désir goûte-moi
À l'entre chair de ton être
J'irai retrouver les étoiles
Et la mer..

J'ai un bateau dans la tête
Posé sur la houle de ton âme
Un vent de miel fait la grève
Et découpe une lame en alarme
Des profondeurs obscures les armes
Surgissent
Être humain et courir à la poussière
En devinant tout cela

Grains de sable, et crissent les cris en infrabasses
« Vous n'êtes rien
Et nous sommes le pouvoir
Nous vous briserons les rêves
Vos vies sont nôtres ! »

Grains de sable
Ferrailles acerbes des monstres engendrés
La tempête est furie
Et les souffrances hurlent aux quatre points cardinaux
Ne pas oublier l'étoile dans le grain
Ne pas oublier...

Revenir au point-mousse
En lichen hasardeux sur une peau ouverte
Et y lire les lignes entre les cils
Battement de grain sous la pulpe
Fluctuence des sangs éparpillés
Revenir à l'essentiel
Ouvrir ses sens au ciel
C'est grand l'ciel
Un grain de sable dans l'unité centrale
Sourire... quand même...

Christophe Pilard

Horizon d'

LE SITE DU FÂ

Fouillées depuis 1921, les ruines de la ville disparue au III^e siècle de notre ère, à Barzan [voir page 17], seraient-elles l'antique et mystérieuse cité *Novioregum* ? Certains chercheurs le suggèrent, tandis que d'autres pensent que *Novioregum* se situait plutôt à Pons. Au niveau des certitudes, on peut affirmer que le site de Barzan était un port particulièrement bien équipé et que son théâtre comprenait 5 000 places.

(Sud-Ouest, 11 septembre 2005)



Le site archéologique du Fâ

Photo A.C. © collection CEG

[voir *L'estuarien* n° 10]. Situées à Vitescale, à Marmisson et au Rigalet, elles sont soit abandonnées, soit occupées. Dans ce cas les intérieurs, sont généralement charmants au point de faire le bonheur des magazines de décoration.

(Sud-Ouest, 19 juillet 2005)

CENTENAIRE

Érigé en 1905, le phare de la Courbe a fêté son centenaire l'an passé. L'événement fut l'occasion d'ouvrir un écomusée des phares. 30 000 personnes visitent chaque année l'édifice de 64 m de haut.

(La Côte-de-Beauté, juin - août 2005)

BRION

Toujours

À Saint-Germain-d'Esteuil, on pense qu'à l'époque où le Médoc était constitué d'îles et de presqu'îles, le site gallo-romain de Brion « était un lieu de rassemblement et de culture ». On imagine que la cité, érigée il y a 20 siècles, était peut-être la ville de *Noviomagus* [à ce sujet, voir l'article en page 6] et que son *cavea* (hémicycle) pouvait accueillir 3 000 personnes pour des spectacles.

(Sud-Ouest, 26 août 2005)

près de 16 km. Le plus réputé : la Severn (Grande-Bretagne) des milliers de fans le chevauchent tous les ans. Le plus touristique : le Salmon (Canada) attire 60 000 touristes par an.

(Sud-Ouest, 18 août 2005)

parachutisme de Soulac le permet et, durant l'été, ce sont 400 sauts quotidiens qui sont réalisés en moyenne.

(Sud-Ouest, 12 août 2005)

DRAGON TERRASSÉ

Victimes d'ennuis mécaniques liés à l'érosion par le sable, l'hélicoptère "Dragon 3" de la Sécurité civile, qui assure des missions de secours sur le littoral, n'a pu terminer la saison. Ses deux moteurs et ses pales rongées par le sable ont déclaré forfait. Le même problème avait été rencontré en fin de saison dernière. C'est une ancienne "Alouette 3" qui a suppléé le Dragon défaillant.

(Sud-Ouest, 29 et 30 août 2005)

OLIVIER MILLÉNAIRE

Venant du sud de l'Espagne, un olivier gigantesque a accompli un périple de 900 km pour être replanté à Royan. Haut de 4 m, pesant une dizaine de tonnes et affichant 7 m de circonférence, le vénérable arbre serait âgé de 1 800 ans. Qui dit mieux ?

(Sud-Ouest, 28 avril 2005)

MASCARETS

Seul mascaret encore visible en France, celui de la Gironde doit faire face à plusieurs concurrents parmi la soixantaine de sites répertoriés dans le monde. Le plus haut : le Quiantang (Chine) 40 km/h, pour une hauteur de près de 6 m. Le plus large : l'Araguari (Brésil) à l'embouchure le déferlement atteint

PARACHUTISME

Voir l'estuaire depuis le ciel c'est possible. Le centre de

LAMPROIE

La Lamproie ne se vend plus aussi bien que par le passé et la vente au "cul du bateau" ne suscite plus le même engouement qu'autrefois. À Sainte-Terre, la capitale de la lamproie, on avance des remèdes : la recherche de nouveaux marchés ainsi que de nouvelles recettes culinaires, la création du "Jardin de la Lamproie", devraient donner un nouvel essor à la commercialisation du poisson à l'allure de serpent.

(Sud-Ouest, 23 avril 2005)

À FLEUR DE PIERRE

Abritant successivement des tailleurs de pierre (XVIII^e s.), des pêcheurs (XIX^e s.), puis des professionnels liés à l'activité fluviale, les habitations troglodytiques de Gauriac exercent de l'attrait, voire de la fascination

RICHARD

Le phare de Richard (18 m) à Jau-Dignac-et-Loirac, construit en 1843, fut jugé trop petit et remplacé en 1870 par un édifice métallique de 31 mètres de haut [voir *L'estuarien* n° 5]. Aujourd'hui, si le phare métal-



Maquette du phare métallique

Photo A.C. © collection CEG

lique n'existe plus depuis longtemps, la bâtisse de pierre est toujours là. Elle reçoit 10 000 visiteurs par an.

(Sud-Ouest, 19 août 2005)

SÉMAPHORE

Neuf matelots de la Marine Nationale sont affectés au sémaphore de la Pointe-de-Grave (édifié en 1951 et moder-



Le mascaret à Saint-Pardon

Photo A.C. © collection CEG

nisé en 81) qui est l'un des 26 sémaphores de la façade Atlantique. Surveillance des espaces maritimes et veille visuelle de l'activité en mer, relèvent des missions des militaires qui se relaient sur l'édifice.

(Sud-Ouest, 17 septembre 2005)

LE ROI MAÏS

Avec un rythme de chargement pouvant atteindre 12 000 tonnes par jour, le maïs occupe désormais une place prépondérante dans le trafic de céréales du Port autonome de Bordeaux, qui est devenu le premier port européen exportateur de céréales, passant de 60 000 tonnes en 1960 à 1,8 millions de tonnes de nos jours, les céréales constituent 20% du tonnage des marchandises.

(Sud-Ouest, 14 septembre 2005)

PESSIMISME

Une vingtaine de navires de croisière ont accosté à Bordeaux l'an passé, et ce nombre risque d'être divisé par deux cette année. Le manque de profondeur du port, les escales qui risquent de se faire à Bassens au lieu de la place de la Bourse à Bordeaux, les interminables chantiers au niveau des quais, risquent de fatalement décourager les armateurs.

(Sud-Ouest, 20 septembre 2005)

CONTRAT DE RIVIÈRE

Le contrat de rivière de la Dor-

ogne maritime, qui a vu le jour l'an passé, prévoit la gestion d'un axe fluvial entre la Vézère et la Garonne. Ce contrat englobe plusieurs actions et en particulier la lutte contre les pollutions, la gestion des berges, du lit du fleuve et des zones inondables, la protection des espèces, le développement touristique.

(Sud-Ouest, 15 juillet 2005)

ÉPAVE

Les forts coefficients de marée de cet été ont mis à jour une épave en bois sur la plage des Combôts, à Saint-Palais-sur-Mer. Il s'agit des restes d'un navire non précisément identifié, mesurant une vingtaine de mètres de long, duquel a été retiré un canon datant vraisemblablement du XVIII^e siècle.

(Sud-Ouest, 23 août 2005)

PAR ODIN

Construite en 1918, la péniche *Le Fiona* (38,50 m) transportait de 160 à 180 tonnes de céréales. Aujourd'hui rebaptisé *Odin*, le bateau effectue des promenades entre Saint-Denis-de-Pile et Guîtres. Rens. : 06 07 74 12 24.

(Sud-Ouest, 23 août 2005)

LE CÔTES-DE-BLAYE

À raison de 4 ou 5 rotations par jour durant l'été et de 2 au cours de l'hiver, 150 000 passagers et 50 000 véhicules sont transportés chaque année entre

Blaye et Lamarque par les 530 tonnes du bac *Côtes-de-Blaye*. À marée haute le navire passe au sud de l'île Paté, tandis qu'à marée basse il emprunte un passage entre l'île Nouvelle et Fort-Paté.

(Sud-Ouest, 20 août 2005)

rubrique proposée par Claude Businelli



Le saviez-vous ?

BÉNÉDICTINS

Les "Dentifrices Des Bénédictins De Soulac Donnent Des Dents Divines". Cette ancienne publicité en "7 D" rappelle qu'avant 1930, Soulac était davantage connue par ses Bénédictins que par son côté balnéaire. Il y a plusieurs siècles de cela, alors que la cité était pratiquement une île, des moines extrayaient du sel, fabriquaient de la cire et de la poix. Puis vinrent les savons et pâtes dentifrices. Des timbres-poste, vignettes, monnaies et affiches rappellent cette activité florissante, aujourd'hui disparue.

(Sud-Ouest, 16 août 2005)



GRATTEQUINA

Au XVIII^e siècle, « *Gratte qui n'a* » est une île, sur la Garonne, à Blanquefort. Devenant de moins en moins profond entre l'île et Labarde, le chenal est comblé autour des années 1850. L'actuel château de Grattequina (qui s'appelait alors château de Guise) y fut construit entre 1855 et 1870 pour un négociant en bois bordelais.

(Sud-Ouest, 14 août 2005)

À LA SOURCE

Fondé sur la légende d'une source autour de laquelle Sainte Véronique aurait fait bâtir un oratoire qui devint, au VI^e siècle, la basilique Notre-Dame-de-la-Fin-des-Terres, l'édifice religieux n'en finit pas d'étonner. La base souterraine d'un escalier de pierre conduisant à l'ancien clocher et dissimulé dans un monumental pilier a permis la mise au jour d'une nappe d'eau particulièrement pure, qui se renouvelle, à travers laquelle d'aucuns voient la source de la légende. Les projets fleurissent.

(Sud-Ouest, 27 septembre 2005)



Le Côte-de-Blaye à quai

Photo A.C. © collection CEG

Photo A.C. © collection CEG

Tour d'horizon

Tour d'horizon



L'estuaire, voie maritime

Trafic de septembre à novembre : 662 navires entrés et sortis, contre 681 pour la même période en 2004. **Trafic global 2 211 119 tonnes.**

L'ensemble du **trafic portuaire** est en hausse depuis le début de l'année, notamment pour le maïs (environ 1,6 Mt), les autres céréales et les oléagineux.

Un nouveau trafic d'**huiles végétales** destinées à une entreprise de Toulouse, a débuté en août. Prévisions : 30 000 tonnes en 2006, qui seront ensuite acheminées par rail.

15 000 m² de terrains sont en cours d'aménagement pour la réception de 200 000 à 300 000 tonnes par an de laitier destiné aux **cimenteries Lafarge**.

Après le "sauvetage" de la grande écluse des docks, ce sont les **formes de radoub du bassin n° 1** qui vont être préservées grâce à un classement par la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC). Deux éléments importants du patrimoine portuaire, dont l'avenir préoccupait le Collectif Bordeaux-Marinopole, vont ainsi pouvoir servir de tremplin à une réanimation de ce site chargé d'histoire.

M. D. Sentagnes (industriel à Bordeaux) vient d'être élu président du Port autonome en remplacement de M. Sammarcelli, démissionnaire.

DB

Le saviez-vous ?



Photo A.C. © collection CEG

LES ORIGINES DE PORT-BLOC (Le Verdon-sur-Mer)

Lors des travaux de défense de la côte (à partir de 1842), les Ponts et Chaussées aménagèrent une digue, en 1853, sur le revers de la ligne de défense et, notamment, la base orientale de la jetée et de l'éperon. Les gabares, chargées de blocs de pierre (d'où le nom de Port Bloc) nécessaires à la construction des digues du côté de l'océan, accédaient par un chenal régulièrement dragué au ponton de déchargement. L'envasement constant de ce port lui réserva toutefois pendant longtemps un avenir incertain. Des travaux conséquents furent réalisés en 1933 et la mise en service du bac Cordouan par le Port Autonome de Bordeaux motiva la construction d'une cale inclinée. Comme l'indique B. Caunèsil, « *c'est le même bac qui, bourré d'explosifs, fut coulé dans Port-Bloc, en février 1945. Il fut ensuite renfloué et servit jusqu'en 1968.* »

Source : Soulac, *Le Verdon-sur-Mer et la Pointe du Médoc*, Olivier Lescorce, Le Festin Édition, 1999.

En une année, près d'un million de passagers traversent l'estuaire de la Gironde. Entre Royan et Le Verdon, on a comptabilisé 758 677 passagers et 239 759 véhicules alors que 151 374 personnes et 50 239 véhicules ont emprunté le bac transbordeur entre Blaye et Lamarque.

Ces données concernent l'année 2004. Source : service départemental du transport maritime de la Gironde.

Le nouveau site Web du Conservatoire vient de voir le jour. Créé en 1999, ce site consacré à l'estuaire de la Gironde (www.estuairegironde.net) avait besoin d'une cure de jouvence.

Avec 600 pages susceptibles d'intéresser une vaste audience, ce site est un important élément d'actif du Conservatoire, mais il méritait d'être mis en valeur.

Les actions principales à entreprendre :

- 1) faire connaître le site ;
- 2) rajeunir le site ;
- 3) améliorer certaines fonctionnalités ;
- 4) enrichir le contenu.

Malgré la richesse de son contenu, le site souffrait d'un déficit de notoriété car sa conception technique inhibait son indexation par les moteurs de recherche. Une réfection était un préalable sans laquelle tout effort de référencement serait peine perdue.

Faire connaître le site ne suffit pas, il faut donner aux visiteurs l'envie d'y revenir ! Un "look" plus jeune, plus attractif, contribuera à élargir et fidéliser l'audience. Ce rajeunissement comprend l'adoption d'un menu de navigation plus intuitif pour le visiteur, plus rationnel.

L'amélioration des fonctionnalités (version imprimable, conformité aux standards...) a été entreprise pour améliorer l'accessibilité et la pérennité du site.

Il convient enfin d'accroître l'utilité du site par l'adaptation et l'enrichissement de son contenu : le travail est en cours.

Tout cet effort représente une année de travail (bénévole) qui a été assumé par Pierre Lotigie-Laurent qu'il convient de remercier ici très chaleureusement.

AC



Visitez le nouveau site Internet du Conservatoire de l'estuaire

UNE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE QUI A UN GOÛT DE CAVIAR

Le samedi 28 janvier, nous vous invitons à déguster... les connaissances de quelques passionnés de l'or gris : le caviar. En effet, comme chaque année, l'assemblée générale du Conservatoire de l'estuaire a lieu en après-midi alors que la matinée est consacrée à un sujet estuarien. Cette année, le rassemblement se fait à la salle des fêtes de Chenac - Saint-Seurin-d'Uzet. Ce lieu est mythique puisque c'est dans cette commune qu'est née la fabrication du caviar (voir *L'estuarien* n° 9). Le sujet s'imposait de lui-même.

Voici donc le programme de la journée (la matinée est ouverte à tous les curieux d'estuaire, qu'ils soient adhérents ou non au Conservatoire).

9h30 : accueil du public

10h00 : introduction par M. Gérard Charrassier, maire de Chenac - Saint-Seurin-d'Uzet

DU CAVIAR DE LA GIRONDE AU CAVIAR D'AQUITAINE

10h15 : MM. Bernard Mounier et René Val, "Saint-Seurin-d'Uzet, capitale du caviar français" (à propos du livre *René Val ou la véritable histoire du caviar de la Gironde*, témoignage recueilli par B. Mounier, éditions Bonne-Anse ; voir *L'estuarien* n° 14)

10h45 : M. J-Baptiste Bomy, de la société Sturgeon, "Produire du caviar en Aquitaine, aujourd'hui"

11h10 : M. Yves Reiner, directeur de *France-Caviar* (sous réserve), "Le musée du caviar : l'histoire d'un projet"

11h35 : présentation du nouveau site Internet du Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, par son concepteur, Pierre Lotgier-Laurent (voir page précédente).

Apéritif et dédicace de l'ouvrage "René Val ou la véritable histoire du caviar de la Gironde".

12h30 : repas sur place (sur réservation)

14h15 : accueil du public pour l'assemblée générale de l'association

(Renseignements : 05 57 42 80 96 ou secretariat@estuairegironde.net)

QUESTIONS / RÉPONSES

NOUS AVONS LES QUESTIONS, VOUS AVEZ PEUT-ÊTRE LES RÉPONSES.

Jean-Baptiste Charcot à Soulac

Grâce à Olivier Lescorpe, nous disposons de la fiche rédigée par Jeanine Olivella, pour les journées du patrimoine de Soulac (1999), qui relate le séjour du célèbre explorateur à Soulac en août 1905. La rédaction de *L'estuarien* recherche d'autres informations sur cette visite.

Merci de nous communiquer tout renseignement ou piste bibliographique.



Photo Semnoz (GNU)



Photo R.B. © collection Mairie Gauriac

Après l'an Mille, de nombreux ordres religieux s'installent en Aquitaine. Les carrières de Gauriac connaissent un regain d'activité : on réutilise d'anciennes carrières à ciel ouvert (Marmisson, Le Mugron) ; on creuse de nouvelles galeries souterraines sur le plateau de Thau, à Perrinque, à Francicot. Les galeries sont parfois très longues, souvent superposées en étages, au mépris des règles de sécurité et des règlements. Depuis, les habitants de la commune doivent vivre avec un risque permanent d'effondrement [illustration ci-dessus].

En 1988, le service départemental des carrières découvre au hammeau de Perrinque des éboulements sous les habitations. Panique à bord : sur les injonctions préfectorales, la municipalité de l'époque signe un "arrêté de péril imminent" concernant 16 maisons. Les habitants doivent quitter les lieux : grand émoi dans la commune, création d'une association de défense des sites et des habitants... Finalement, l'arrêté est transformé en "arrêté de péril simple" (les habitants peuvent rester sur les lieux) et on installe un

système de télésurveillance destiné à enregistrer et transmettre les mouvements du sous-sol [illustration ci-dessous].

Pendant 17 ans, le Conseil général et la commune financent ce système de surveillance à fonds perdus. En février 1995, la loi Barnier relative à la protection de l'environnement ouvre une nouvelle perspective. Elle crée un fonds de prévention des risques naturels majeurs... mais le décret d'application a mis dix années à voir le jour.

Huit habitations de Perrinque sont sur un terrain qui présente un risque d'éboulement nécessitant des travaux urgents. La solution ? Comblé les carrières afin de consolider le sous-sol. Techniquement les solutions existent mais elles ont un coût important : 445 000 euros.

L'État s'engage pour 30 %, le Conseil général participe pour 25 % ; restent 45 % à partager entre la commune et les propriétaires. « C'est un beau dénouement pour les habitants. Ce sera un emprunt de 20 ans pour la commune mais la charge sera inférieure ou égale à ce que nous coûtaient déjà les capteurs » précise le maire, Robert Baldès.

Sources : *Sud-Ouest* du 2 décembre 2005, *Haute-Gironde* du 2 décembre 2005 et www.gauriac.fr.



Photo R.B. © collection Mairie Gauriac

Au sommaire du prochain numéro, un dossier consacré à 'LA SAINTONGE ESTUARIENNE' :

- Marais salants au Moyen-Âge ;
- Pêche à la sardine au XVIII^e s. ;
- Michelet en villégiature ;
- Les minoteries de Mortagne ;
- L'ex-voto de Talmont.

