

LES RIVES DE L'ESTUAIRE : UNE REPRÉSENTATION AU FIL DE L'EAU

Résumé

Dans le cadre de l'opération d'inventaire du patrimoine architectural et paysager des communes riveraines de l'estuaire, menée en partenariat par la Région Aquitaine et le Conseil général de la Gironde d'une part, et par la Région Poitou-Charentes d'autre part, une campagne photographique a été réalisée depuis un bateau remontant l'estuaire, du Verdon-sur-Mer à Ambès. Le regard porté sur les rives, entre eaux et cieux, en dévoile les multiples facettes alors que le travail de l'Inventaire apporte des clés de lecture pour mieux comprendre les processus d'implantation humaine et d'évolution du territoire. Le paysage révélé par ces photographies est ainsi confronté aux archives écrites, aux cartes anciennes, aux plans, aux cartes postales et autres supports iconographiques, autant de documents dont l'analyse permet une représentation au plus juste du territoire et de son patrimoine.

Le regard vogue d'une rive à l'autre, s'attarde sur un monument, une silhouette, un signal... pour une découverte de l'estuaire et de son patrimoine au fil de l'eau.

L'opération d'inventaire du patrimoine architectural et paysager, en cours sur les communes riveraines de l'estuaire de la Gironde, vise à recenser les éléments patrimoniaux afin de les étudier et d'en conserver la mémoire. L'objectif est de mieux connaître et comprendre le territoire estuarien à travers les aménagements et les constructions de l'homme, en arpentant les rives de la Gironde. À travers ce travail d'observation et d'analyse du patrimoine se dessine l'histoire d'un territoire : chaque élément identifié vient l'enrichir et contribue à "représenter" l'estuaire, c'est-à-dire le "rendre présent", le "rendre sensible".

Pour compléter cette approche, nous avons embarqué à bord d'un bateau céréalier pour remonter l'estuaire du Verdon à Ambès. Depuis les eaux, les rives estuariennes s'exposent alors, offrant un panorama sur le territoire. Nous avons choisi de les "représenter" par la photographie et de confronter ces clichés, réalisés par Adrienne Barroche, à d'autres images, qu'elles soient dessinées, cartographiques, littéraires...

Au cours de ce voyage, les paysages défilent sous nos yeux ; le pont du bateau devient notre poste d'observation, permettant de prendre un peu de hauteur mais aussi une distance par rapport aux terres, plus ou moins grande en fonction de la largeur même de l'estuaire. L'expérience présente quelques contraintes ou limites : le temps brumeux de cette journée du mois de juin, l'horaire de remontée de l'estuaire imposé par les marées et l'équipe des pilotes, l'exposition et les inévitables contre-jours, l'éloignement inégal des rives selon le tracé du chenal de navigation. Les rives lointaines se transforment alors en une simple ligne de terre entre ciel et mer, tandis que l'observation du rivage médocain est privilégiée au détriment des rives échanquées des falaises charentaises plus éloignées.

Ce voyage ne propose donc pas une représentation embrassant l'ensemble de l'estuaire, mais une succession de points de vue qui nous livrent des séquences du territoire et nous en révèlent les facettes multiples et variées. Alors que la démarche de l'Inventaire tend vers l'exhaustivité dans le repérage du patrimoine sur la terre ferme, cette expédition autorise la subjectivité du regard qui se focalise sur certains points, en ignore d'autres, quitte à tourner le dos avec insolence au roi des phares, Cordouan, et à se concentrer sur le décryptage de la rive gauche, oubliant momentanément Talmont, Meschers ou même Blaye. Montez donc à bord et suivez notre regard...

NAVIGUER SUR L'ESTUAIRE

Accompagné d'un pilote de l'estuaire et assisté des outils de navigation actuels, le commandant de l'*Arklow Rogue* peut aborder en toute confiance la remontée des eaux tourmentées de la Gironde. C'est avec la même sérénité que notre regard se pose sur le paysage environnant, cherchant les points de repère pour se situer dans l'immensité traversée par le bateau. De tout temps, les navigateurs scrutaient également les horizons pour identifier les amers et autres balises afin de s'engager sans encombre dans l'estuaire et atteindre le port de Bordeaux. Ils bénéficiaient de cartes représentant le trajet à suivre entre les bancs de sable fluctuants et les îles, indiquant les rades et les zones de mouillage pour s'abriter en période de tempête ou dans l'attente de la marée montante. Une *Carte de l'entrée de la Gironde*



Fig. 2 - Vue de Pauillac, © Région Aquitaine, Inventaire général – Adrienne Barroche, 2012.

ou rivière de Bordeaux, relativement schématique et datant probablement du XVIII^e siècle⁽¹⁾, est ainsi agrémentée de moulins à vent, de clochers d'église et de groupes ou d'alignements d'arbres, autant de signes verticaux précieux jalonnant l'horizontalité des rives estuariennes. Alors que depuis notre bateau, le phare de Richard est à peine visible, il semble étonnant que, jusqu'au début du XIX^e siècle, un simple peuplier ait pu tenir lieu de balise pour les marins. Un document de 1829 révèle qu'« un arbre (essence de peuplier) très élevé et fort ancien se trouvait placé sur la côte du Médoc, à l'est du village de Jau et servait d'amer aux pilotes pour déterminer les lignes de mouillage dans la passe de Richard connue sous le nom de rade de Richard. Cet arbre vient d'être abattu par le vent, les pilotes réclament avec insistance qu'il soit remplacé par une balise »⁽²⁾. Constituant un repère particulièrement utile, il était encore mentionné, bien après sa disparition, sur une carte datant de 1837⁽³⁾ et fut finalement remplacé en 1843 par une construction maçonnée.

⁽¹⁾ Archives nationales, F 14 10059/1/pièce 4 : *Carte de l'entrée de la Gironde ou rivière de Bordeaux*, s. d.

⁽²⁾ CHAILLOT, Roger, *Petite bistoire de Jau-Dignac-Loirac*, juillet 1973, p. 56 : « devis des ouvrages à exécuter et dépenses à faire pour l'établissement d'une balise destinée à remplacer l'amer connu sous le nom d'arbre de Richard », 10 février 1829.

⁽³⁾ Archives départementales de la Gironde, 2 Fi 3683 : *Plan de l'embouchure de la Gironde faisant connaître la disposition des épis et des digues que l'on propose d'exécuter pour défendre la pointe de Grave et améliorer la rade du Verdon*, 1837.

Si aujourd'hui les moulins à vent ne font plus vraiment partie des paysages estuariens, seules leurs tours étant parfois encore conservées, les clochers d'église sont en revanche bien identifiables depuis le pont du bateau : avec leurs formes architecturales reconnaissables, ils ponctuent notre trajet, de commune en commune. Tantôt éloignées des rives, à distance des zones envasées et inondables comme au Verdon, à Saint-Yzans, à Saint-Seurin-de-Cadourne, à Cussac-Fort-Médoc, tantôt plus proches, à Valeyrac, à Saint-Christoly, certaines églises dominent sur de modestes hauteurs à Saint-Estèphe, à Pauillac, à Saint-Julien-Beychevelle. Des aménagements pouvaient être envisagés pour renforcer leur fonction de signal : ainsi en 1845, les pilotes de la station de Pauillac demandèrent que le clocher de l'église leur servant d'amer soit peint en blanc ; ils suggèrent également d'y élever une pyramide d'au moins dix mètres. En réponse, le maire indiqua que « le clocher de Pauillac dont l'architecture est fort remarquable ne saurait être peint en aucune couleur sans produire un effet ridicule, les pierres commençant à prendre une teinte ancienne que le temps ne fera que rendre plus convenable à la destination de ce monument » ; il proposa en revanche d'élever au sommet une coupole en pierre afin de « ne point masquer la majesté du style de sa construction et de conserver aux pierres l'aspect mâle de leurs proportions ». En novembre 1846, ces projets nécessitant des dépenses trop importantes furent finalement abandonnés ⁽⁴⁾, si bien que le clocher de l'église de Pauillac n'arbore aujourd'hui ni couleur blanche, ni pyramide, ni coupole mais reste néanmoins un signal fort dans le paysage des bords de l'estuaire.

LES PAYSAGES DE L'ESTUAIRE

Au départ du Verdon et dans les secteurs les plus larges de l'estuaire, la rive médocaine se résume à une ligne sombre qui rivalise difficilement avec la roche lumineuse des falaises de Meschers et de Talmont. Cette linéarité, Herman van der Hem, voyageur et dessinateur hollandais, l'a parfaitement retranscrite dans les dessins qu'il a réalisés au cours d'excursions menées en bateau de Bordeaux à l'océan entre 1638 et 1649. Si son intérêt se porte légitimement sur les monuments stratégiques et reconnaissables comme les châteaux, les moulins et les églises, il restitue aussi minutieusement le profil des rives, notamment à l'embouchure de la Gironde, accompagnant ses esquisses de notes pour identifier précisément les lieux ⁽⁵⁾. Effectivement, les rives ne livrent pas immédiatement toutes leurs richesses : ce simple trait dissimule un territoire qui se dérobe à nos yeux et que seules d'autres représentations peuvent restituer. Des témoignages historiques permettent ainsi d'appréhender cette zone de dunes et de marais, en mesurant son évolution au cours du temps, façonnée et transformée par l'homme. En 1717, un extrait de correspondance indique qu'« il n'y a point de lieu plus désert en France qu'est celui du Verdon [...]».

⁽⁴⁾ Archives communales de Pauillac, Registre des délibérations, 1839-1848.

⁽⁵⁾ DEMONT, Emmanuelle, FAVREAU, Marc, *Herman van der Hem (1619-1649), un dessinateur hollandais à Bordeaux et dans le Bordelais au XVII^e siècle*, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, volumes 1 et 2, 2006 : dessin n° 99, profils des côtes de la Gironde, dessin à la plume et encre grise avec annotations ; dessin n° 100 : profils des côtes de la Gironde, dessin à la plume et encre grise, avec annotations.

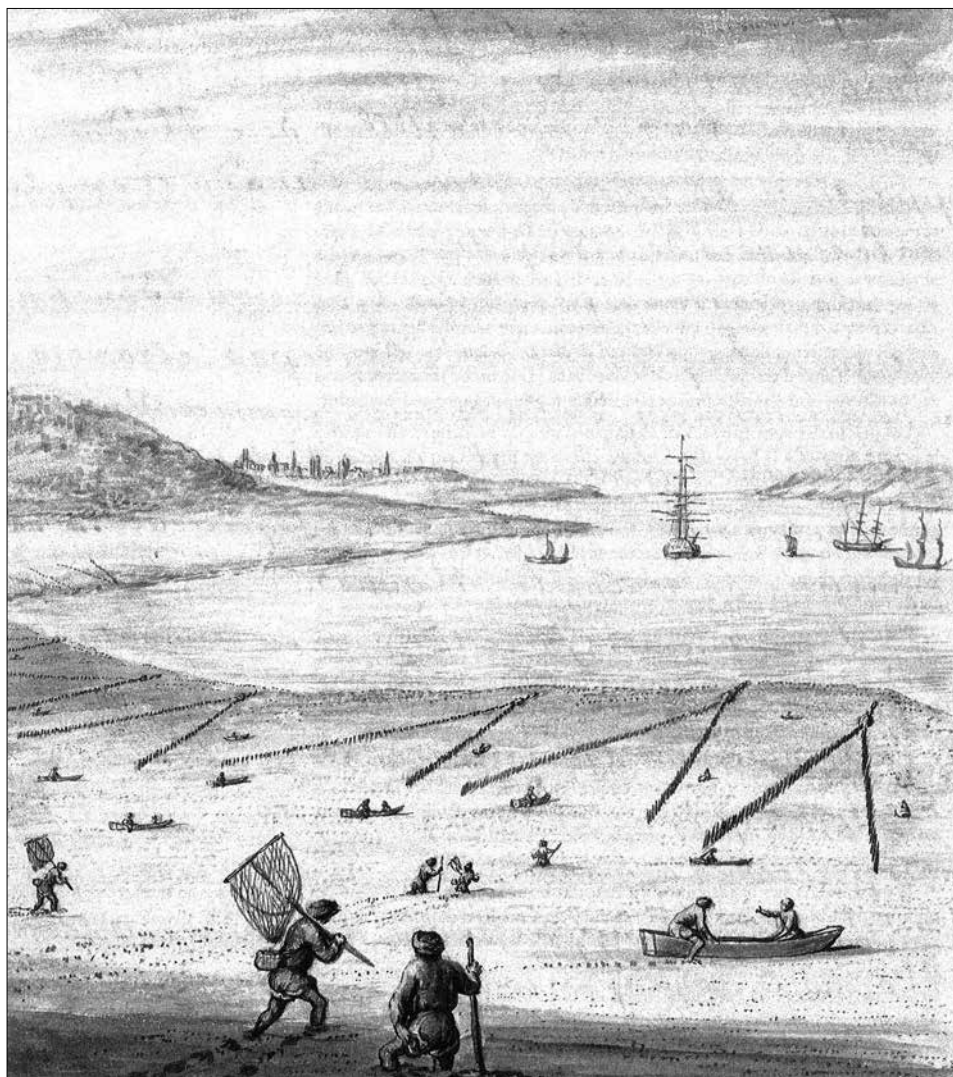


Fig. 3 - Description des gorres ou bouchots de Gironde et des poussepieds à acons, illustration extraite de l'ouvrage de François Le Masson du Parc, *Pêches & pêcheurs du domaine maritime aquitain au XVIII^e siècle*, © Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2004, tome 2, Amiraauté de Bordeaux, p. 49.

C'est un endroit sec et aride où il n'y a que du sable »⁽⁶⁾. Une carte de l'embouchure de la Gironde de 1756⁽⁷⁾ représente d'ailleurs la pointe du Verdon recouverte de dunes de sable. En 1784, l'abbé Baurein évoque la richesse de ces terres : « il y existe de très beaux marais salants, qui fournissent beaucoup de sel ; et il résulte d'une charte de l'an 1195 que dès lors on y avait pratiqué de pareils marais. Il y croît d'ailleurs de très beaux froments et d'excellents légumes »⁽⁸⁾.

Puis la ligne ondule, le paysage se diversifie et sa structure devient plus lisible : les zones de palus ponctuées de carrelets et accueillant des animaux en pâturage, les vignes avec les rondeurs de leurs croupes, le rideau vert foncé des landes plantées de pins, de chênes et d'acacias. Dressées sur l'estran, les cabanes de pêche sur pilotis si emblématiques de l'estuaire créent un trait d'union entre terres et eaux. Si les carrelets jalonnent aujourd'hui les rives de l'estuaire, au début du XVIII^e siècle d'autres aménagements liés à la pêche y étaient installés. Les procès-verbaux de visites réalisées par François Le Masson du Parc révèlent en effet la présence, en Bas-Médoc, de « gorres ou bouchots qui sont les pescheries de clayonnages établies sur les vases et les bourbes qui bordent la rivière »⁽⁹⁾. Il en fournit un dessin avec un paysage estuarien quelque peu fantaisiste mais qui montre l'estran occupé par ces palissades de bois en chêne clayonné, d'environ 1,30 mètre de hauteur et de 40 à 100 mètres de longueur, disposées en V. Ces pêcheries, dénoncées notamment comme obstacles à la navigation, disparurent progressivement au cours du XIX^e siècle⁽¹⁰⁾.

La linéarité et l'absence de relief – le point culminant du Médoc se trouvant dans les terres à Listrac-Médoc à quelque 40 mètres d'altitude – ne favorisent pas une découverte du territoire dans la profondeur. Certaines perspectives sont parfois déroutantes lorsque le lointain devient proche et l'accès reste imperceptible : alors que le phare de Richard en bordure d'estuaire est à peine discernable, le clocher de Saint-Yzans-de-Médoc, à deux kilomètres de la rive, se distingue nettement et le château de la Rose-Trintaudon à quatre kilomètres semble se juxtaposer à Château-Latour. Constituant comme une ligne de crête, les châteaux d'eau occupent, quant à eux, les points les plus hauts et marquent le paysage de leurs silhouettes massives.

Le défilé des rivages s'interrompt par endroits, au gré du chenal de navigation, et si le bateau permet de prendre de la hauteur, l'œil ne peut parfois passer au-delà des îles, notamment au niveau des îles Verte, du Nord et Cazeau, qui occultent la rive gauche de Lamarque à Macau.

⁽⁶⁾ Archives nationales, MAR/D2/50 : Lettre du 17 avril 1717.

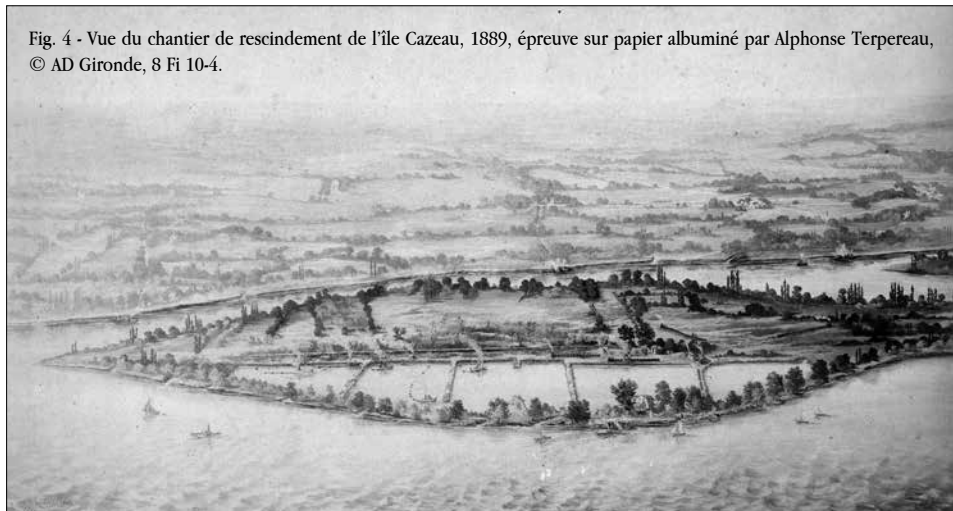
⁽⁷⁾ Archives nationales, MAR/G/206/20 : *Carte de l'embouchure de la Garonne ou Gironde pour servir à faire connaître les emplacements des deux batteries proposées* [...], 1756.

⁽⁸⁾ BAUREIN, Jacques (Abbé), *Variétés bordelaises : essai historique et critique sur la topographie ancienne et moderne du diocèse de Bordeaux*, Nouv. éd. - Bordeaux : Féret et Fils, 1876, tome 1, p. 46.

⁽⁹⁾ LE MASSON DU PARC, François, *Pêches & pêcheurs du domaine maritime aquitain au XVIII^e siècle*, Camiac et Saint Denis : Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2004, tome 2, Amiralauté de Bordeaux, p. 49.

⁽¹⁰⁾ BARTHOU, Jacques, "La suppression des gords sur la rive médocaine de l'estuaire de la Gironde au milieu du XIX^e siècle", in *L'estuaire de la Gironde : actes du 7^e Colloque*, publiés par le Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, Blaye, 2005..

Fig. 4 - Vue du chantier de rescindement de l'île Cazeau, 1889, épreuve sur papier albuminé par Alphonse Terpereau, © AD Gironde, 8 Fi 10-4.



D'ÎLE EN ÎLE

« De Pauillac au Bec, on rencontre plusieurs îles qui, dans le principe, ne furent aussi que des bancs vaseux. Malheureusement la main de l'homme les a consolidés, fixés et agrandis. C'est surtout en approchant du fort Médoc et du Bec à l'embouchure de la Garonne, que ces obstacles se multiplient et entravent de plus en plus la navigation »⁽¹¹⁾. Dans sa description de la Gironde, François Jouannet ne voit dans ces îles estuariennes que des obstacles à la navigation, dont les marins pouvaient connaître la position et suivre l'évolution au gré des cartes de la Gironde réalisées au cours des siècles. Le feu de Trompeloup établi au début du ^{xx}^e siècle dans l'alignement du phare de Patiras constitue également un dispositif d'orientation précieux pour aborder cette succession d'îles. Véritable défi pour l'homme, il s'agissait par ailleurs d'apprivoiser ces territoires mouvants pour y développer l'agriculture et même la viticulture. C'est au prix de travaux incessants que les îles furent valorisées, notamment aux ^{xix}^e et ^{xx}^e siècles. La réunion des trois îles du Nord, Verte et Cazeau, dont les rives sont particulièrement bien visibles du bateau, fut mise en œuvre afin de favoriser le chenal de navigation au détriment du bras longeant la rive gauche. La comparaison entre la *Carte du cours de la Garonne* de 1759⁽¹²⁾ et un extrait de l'*Atlas départemental de la Gironde* publié en 1888 est éloquentes quant à leur transformation profonde. Ces îles furent indépendantes puis réunies, notamment avec l'endiguement de la passe de Garguil séparant l'île du Nord

⁽¹¹⁾ JOUANNET, François, *Statistique du département de la Gironde, Histoire et topographie, 1837* ; rééd. Res Universis, Paris, 1992, vol. 1, p. 41.

⁽¹²⁾ Archives nationales, F 14 10059/1/pièce 9 : *Carte de l'embouchure de la Garonne jusqu'au bec d'Embese*, par Desmarais, 1759.

et l'île Cazeau, à la fin du XIX^e siècle où des travaux visèrent à régulariser la rive commune des trois îles. Un dessin photographié par Alphonse Terpereau⁽¹³⁾ révèle comment d'importantes excavations réalisées entre 1892 et 1893 permirent de prélever de la terre pour aménager de nouvelles berges. Un excavateur et quatre locomotives entraînant vingt wagons furent utilisés pour conduire ces travaux réalisés grâce à des digues de protection. La terre, l'argile et le sable furent déversés à l'intérieur de l'île pour constituer ses nouvelles limites au tracé rectiligne⁽¹⁴⁾. Ces espaces, qui paraissent depuis la terre ferme si sauvages et inaccessibles, ont donc été façonnés par et pour l'homme. Ils n'en perdent pas pour autant leur caractère mystérieux et leur pouvoir évocateur, inspirant une littérature estuarienne : Pierre Benoît décrit « le long ruban de l'île avec ses arbres ondulant au milieu des flots jaunes de la Gironde »⁽¹⁵⁾ et transforme l'île Verte en parc zoologique, tandis que Pierre Siré rassemble ses souvenirs d'enfance sur cette même île, l'"île perdue", où son grand-père fut régisseur⁽¹⁶⁾.

ESTEYS, JALLES ET PEYRATS

François Le Masson du Parc avait remarqué ce rivage « interrompu et entrecoupé par les divers achenaux qui tombent dans la Gironde »⁽¹⁷⁾. Ces échancrures formées dans les rives sont autant d'indices pour repérer les "esteyts" et les "jalles", ces affluents qui rejoignent l'estuaire et qui témoignent de la richesse du réseau hydrographique du territoire médocain soumis aux flux et reflux des marées. Si ces ruisseaux semblent se déverser naturellement dans la Gironde, formant des zones de confluence au tracé limoneux et irrégulier – le chenal du Despartins à Cussac par exemple –, ils ont pour la plupart été dotés de systèmes de portes à flots pour réguler le niveau des eaux. Des travaux de redressement et d'endiguement ont souvent eu raison de leurs lits sinueux, afin d'éviter les inondations des terres alentours et favoriser le transport de marchandises. Ces zones ont également constitué des lieux privilégiés pour abriter les bateaux des vents et des courants de l'estuaire et donc pour y établir des ports, comme celui de la Maréchale à Saint-Seurin-de-Cadourne. Contribuant au développement des villages et des châteaux viticoles, ces ports ont toujours fait l'objet d'une vive attention pour assurer leur entretien et notamment éviter leur envasement. Les réparations et le renouvellement incontournable des aménagements en ont transformé peu à peu l'aspect : les cales empierrées ont laissé place au béton, tandis que des pontons métalliques remplacent les débarcadères en bois. D'autres ports ont été délaissés, transformés au mieux en aires de pique-nique : il est effectivement difficile d'imaginer l'activité qui régnait sur le port de Saint-Julien lorsque l'on aperçoit aujourd'hui du bateau son ancien peyrat en ruine et sa cale inclinée

(13) Archives départementales de la Gironde, 8 Fi 10-4, *Vue du chantier de rescindement de l'île Cazeau*, 1889, épreuve sur papier albuminé.

(14) BOISSEAU, Sophie, "Naissance et regroupement de l'île Verte, de l'île du Nord et de l'île Cazeau", in *L'île Verte en Gironde, estuaire, histoire, nature, art*, Pétronille, Patrimoine et découverte, Bordeaux, juin 2012, p. 6-11

(15) BENOÎT, Pierre, *L'île Verte*, Éditions Albin Michel, 1932, réédition par les éditions Confluences en 2005, p. 15.

(16) SIRÉ, Pierre, *Le fleuve impassible*, Julliard, 1980, réédition par L'Horizon Chimérique en 1994, p. 24-27 : dans le chapitre intitulé "Image de l'île", Pierre Siré oscille entre une image du passé et une image du présent, une image de luxuriance et une image d'abandon.

(17) LE MASSON DU PARC, François, *Pêches & pêcheurs* [...], 2004, tome 2, Amiraute de Bordeaux, p. 57.

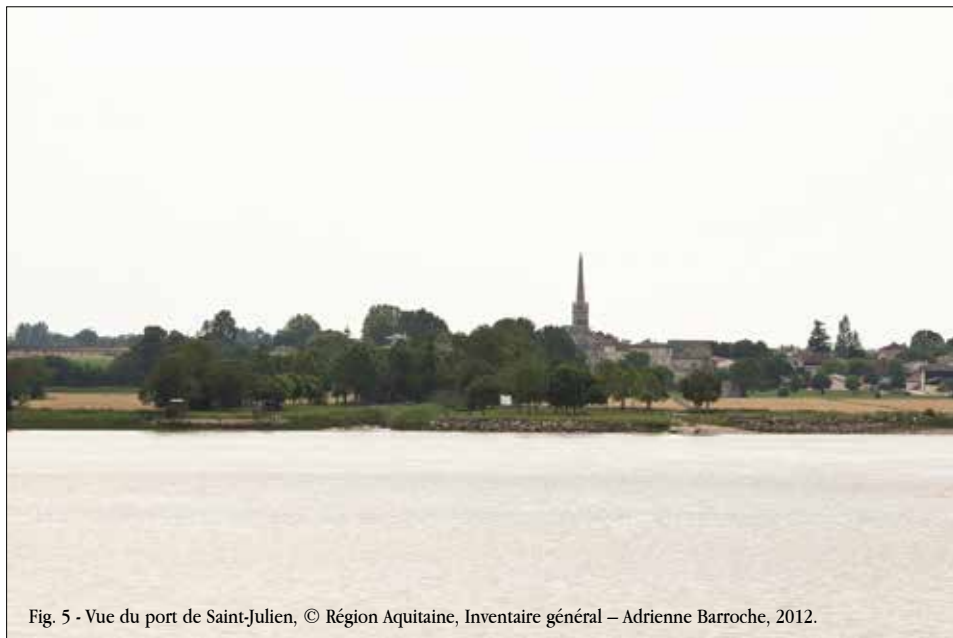


Fig. 5 - Vue du port de Saint-Julien, © Région Aquitaine, Inventaire général – Adrienne Barroche, 2012.

enherbée, qui ont pourtant accueilli de nombreuses marchandises. Au début du ^{xix}^e siècle, les documents d'archives indiquent que le peyrat, d'une longueur de 82 mètres, constitué de pieux, de palplanches, de moellons et faisant saillie dans l'estuaire, était envasé ⁽¹⁸⁾. En 1825, on choisit de l'abandonner et de construire un débarcadère en charpente à claire-voie pour éviter les envasements et ne pas gêner le régime de la rivière. Cet aménagement, trop fragile, ne résista que quelques années à la force des flots ⁽¹⁹⁾. Ces avancées sur l'estuaire constituaient des obstacles aux courants mais aussi à la navigation : à peine réparé, le peyrat fut endommagé en 1831 par le navire l' *Hortense Eugénie* qui s'y échoua ; un incident du même type se produisit à nouveau en 1848, date à laquelle une goélette le détériora lourdement. Afin de favoriser le débarquement et l'embarquement des marchandises, une cale inclinée fut aménagée en 1870-1871 dans le chenal, élargi à cette occasion à huit mètres. Toutefois, des malfaçons furent rapidement mises

⁽¹⁸⁾ Archives départementales de la Gironde, SP 1180 : Devis des ouvrages à faire pour la construction d'un embarcadère en charpente et à claire-voie à St Julien sur la rive gauche de la Gironde, 1825.

⁽¹⁹⁾ Archives départementales de la Gironde, SP 1180 : Projet d'un nouvel embarcadère en charpente et à claire-voie, 15 janvier 1825 ; détail représentant l'ancien peyrat, dessin, encre, papier, 15 janvier 1825, Saint-Aubin, ingénieur.

en évidence, notamment au niveau de la vanne permettant de chasser les vases. L'envasement du port se poursuivit au ^{xx}e siècle : là où stationnait encore un bateau sur une carte postale du début du siècle ⁽²⁰⁾, des arbres ont poussé et masquent aujourd'hui l'ancien port et le chenal.



LES VILLES ET LES VILLAGES

Des villes et des villages ne ressort que la densité du bâti avec les regroupements de toitures d'où émergent les flèches des églises. Ces petites agglomérations gardent souvent une distance prudente avec l'estuaire, installées sur une hauteur - faible mais néanmoins rassurante - et généralement reliées à la Gironde par un port.

Seule Pauillac déroule son linéaire de quais et de façades ordonnancées, affichant avec ostentation sa prospérité d'antan. Une richesse provenant des châteaux viticoles prestigieux implantés sur le territoire de la commune et qui s'exposent magistralement aux regards des marins : Pichon-Longueville,

⁽²⁰⁾ Archives départementales de la Gironde, 4 Fi 3874 : *carte postale St-Julien-Médoc - la Gabarre Ida-Inès dans le Port.*

Pichon-Longueville Comtesse de Lalande, Château Latour ; d'autres tout aussi renommés – tels que Lafite-Rothschild – sont relégués au second plan sur leurs croupes et dissimulés par les cuves imposantes du dépôt pétrolier de Pauillac.

Au milieu du XVIII^e siècle, dans les représentations bucoliques de Pauillac dressées par Herman van der Hem, de rares maisons environnaient l'église et les rives en pente douce sur lesquelles accostaient quelques bateaux⁽²¹⁾. Sur la *Carte du cours de la Garonne* datée de 1759, le bourg s'est étoffé. Au sud, les rives et les façades présentent un tracé encore irrégulier tandis qu'au nord une zone fortifiée est composée des « retranchements et batteries [qui] furent faits en 1706 ; il y avoit [sic] un camp considérable de troupes réglées et de milice »⁽²²⁾. Si le cadastre ancien de Pauillac daté de 1825 porte encore la mention « Camp de Pauillac » à cet emplacement, quelques constructions y ont été édifiées le long de la Gironde ; ce n'est donc pas la ville retranchée derrière ses fortifications qui interpella Stendhal lors de son escale en 1838, mais bien ces « belles maisons à trois étages qui ont l'air d'opulentes maisons de campagne »⁽²³⁾. Abordant puis quittant la ville par la rivière, il put embrasser et admirer les quais de Pauillac depuis les eaux : « sur le bateau à vapeur, malgré la pluie, je suis sur le pont pour admirer les huit ou dix belles maisons jetées sur le rivage et environnées de quelques arbres qui sont Pauillac pour qui arrive par la Gironde » ; et d'ajouter : « Rien de ces constructions sales et entassées qui avoisinent la rivière, centre du commerce dans les villes anciennes. Pauillac serait-il tout à fait nouveau ? On dirait que les trois-quarts de la ville n'ont pas trente ans ». Effectivement, depuis la fin du XVIII^e siècle, l'aménagement des quais était un souci constant et le peyrat existant faisait l'objet de toutes les attentions pour permettre le chargement et le déchargement des marchandises. Les registres de délibérations communales font l'écho de ces inquiétudes et livrent de précieux renseignements : en 1790, « on y embarque les denrées du pays destinées pour Bordeaux et ailleurs, on y débarque journellement des grains et autres marchandises pour l'approvisionnement du Médoc ainsi que des denrées [?] servant à l'exploitation des vignes et des barriques pour loger leur vin, pierres et autres matériaux pour les bâtisses. Pour l'embarquement et le débarquement de ce port important il y a un peyrat, construit, reconstruit et entretenu de tout temps aux frais du département de la province jusque vers 1784 ; qu'il commença à tomber en déperdition faute d'entretien ; il est dans ce moment presque hors d'état de servir et il est menacé d'être totalement détruit au premier raz de marée [...]. En 1784, le sieur Dupré de Saint-Maur lors intendant de la Généralité [...] fit lever un plan de redressement de la fosse [sic] de Pauillac qui borde la Gironde. Les propriétaires riverains qui bordent la rivière ont bâti plusieurs maisons aux abords du peyrat sur les alignements [alignements ?] de ce plan ». Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, des plans d'alignement de la ville, et notamment

(21) DEMONT, Emmanuelle, FAVREAU, Marc, *Herman van der Hem* [...], 2006 : dessins n°86 et 87 : Pauillac, 16 février 1647 et 10 juin 1646, dessin à la plume, encre grise et brune, Atlas Blaeu, österreichische Nationalbibliothek.

(22) Archives nationales, F 14 10059/1/pièce 9 : *Carte de l'embouchure de la Garonne jusqu'au bec d'Embesse*, par Desmarais, 1759.

(23) STENDHAL, *Journal de voyage de Bordeaux à Valence en 1838*, Paris, Éditions de la Chronique des Lettres Françaises, 1927, p. 29-40.

des quais, furent dressés organisant l'espace public⁽²⁴⁾ : en 1838, on prévoyait ainsi l'« établissement d'une chaussée d'empierrement accompagnée de deux lignes de bornes pour servir aux mouvements et à la circulation des charrettes sur le quai [...]. L'axe de la chaussée sera établi à 5 m de l'arête des cales ou à 15 m de la façade des maisons, elle sera limitée par 2 lignes de bornes en pierres dures et une ligne d'arbres plantés aux frais de la commune de Pauillac ; le quai se trouvera ainsi divisé en 3 parties distinctes, l'une de 11 m de largeur formera un terre-plein pour les piétons et le dépôt des marchandises, l'autre de 8 m sera réservée pour la circulation des voitures et des cavaliers, enfin, il existera sur le bord pour les marins et le service de la navigation un marche-pied de 80 cm environ de largeur entre la 2^e ligne de bornes et l'arête des cales »⁽²⁵⁾.

Alors que les rives pauillacaises étaient marquées par deux saillies, le peyrat et le débarcadère aménagé à partir de 1838 pour les passagers du bateau à vapeur reliant Pauillac à Blaye et Bordeaux, l'actuel port de plaisance en modifie largement l'aspect. En revanche, les plantations d'arbres qui accompagnèrent les travaux d'amélioration des quais demeurent un marqueur fort des quais de Pauillac⁽²⁶⁾.

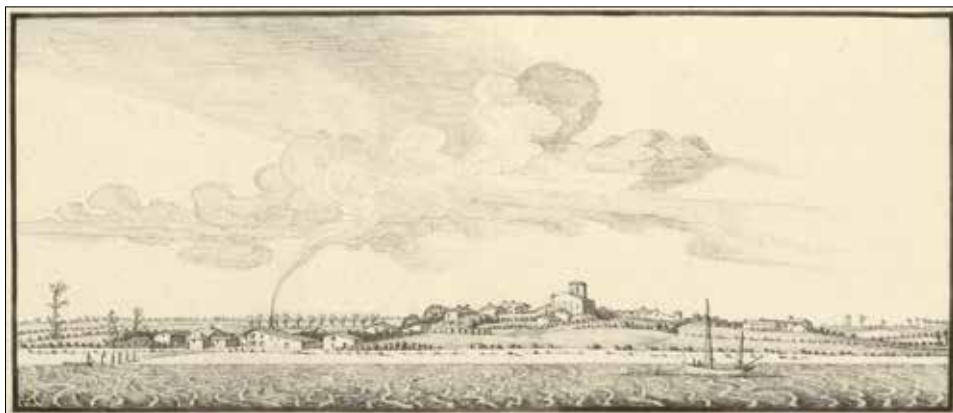


Fig. 7 - Dessin de Pauillac par Herman van der Hem, illustration extraite de l'ouvrage publié aux Éditions de l'Entre-deux-Mers, volumes 2, 2006, dessin n°86, conservé à l'österreichische Nationalbibliothek.

⁽²⁴⁾ Archives communales de Pauillac (non coté) : projet d'amélioration des quais, cales et port de Pauillac entre les chenaux du Gahet et de la Verrerie, 1835 ; plan de la ville de Pauillac avec les quais et le peyrat (1835).

⁽²⁵⁾ Archives communales de Pauillac (non coté) : devis des ouvrages à exécuter pour l'amélioration du port de Pauillac, par l'ingénieur ordinaire Deschamp, 6 février 1836.

⁽²⁶⁾ Archives communales de Pauillac, Registre de délibérations, 1825-1839 : Décision de replanter les arbres qui forment les Allées d'Orléans suite à l'amélioration des quais, 18 novembre 1838 ; Registre de délibérations, 1848-1861 : Proposition du maire de faire planter des arbres sur les quais du Bascout et de la verrerie, 5 juin 1858.

UN AXE STRATÉGIQUE ET DÉFENSIF

Si les fortifications de Pauillac ont entièrement disparu, d'autres éléments défensifs de l'estuaire subsistent, révélant l'importance stratégique de cet axe au cours des siècles. Depuis le bateau, les ruines de Castillon semblent aujourd'hui bien peu menaçantes (Fig. 8). Il faut consulter la description que fournit Léo Drouyn pour mesurer l'importance de cette forteresse du XIII^e siècle : « un monticule rocheux, protégé à l'est par le fleuve qui venait battre sa base au moment de la haute mer, au sud par un ruisseau, et au nord par des marais alors inaccessibles et probablement couverts d'eau pendant une partie de l'année, fut séparé de la terre ferme par un fossé profond de 8 à 10 mètres, et que l'on pourrait sans doute remplir d'eau à volonté. La terre extraite de ce fossé fut rejetée, partie en dedans pour augmenter la hauteur de la motte, et partie au dehors pour former un vallum. Telle fut la première forteresse. Sur la motte existe une petite tour carrée qui date je crois du XIV^e siècle ; elle sert de balise » (27). Plus tard furent ajoutées des tours et des courtines mais l'ensemble fut condamné à la destruction par Louis XIII en 1615. Elle se trouve toutefois encore en assez bon état dans les années 1640 pour attirer l'œil d'Herman van der Hem qui dessine également en arrière-plan le moulin qui se trouvait à proximité (28). Une carte, datant probablement du XVIII^e siècle (29), représente « Castillon, ville ruinée » au milieu des marais et la *Carte du cours de la Garonne* de 1759 indique « qu'il ne reste à présent que quelques vestiges, deux ou trois mauvaises maisons et un morceau de sa grande tour ». Ces indications sont bien plus évocatrices que les quelques murs émergeant aujourd'hui difficilement de la végétation envahissante.

Lorsque plus loin le bateau s'approche du verrou Vauban et passe entre l'île Pâté et les rives de Cussac, avec au loin les remparts de Blaye, l'ampleur du dispositif est manifeste. Alors que le corps de garde de la Mer du fort Médoc a retrouvé sa toiture lors d'une récente restauration, conformément aux documents d'archives précieux et précis concernant cette construction (30), le fort Pâté semble imperturbable au milieu des flots. Sa construction sur un banc de sable relevait pourtant d'un pari risqué et il fallut toute l'expertise de Vauban pour réussir à concilier cette solide construction maçonnée et les dispositions inhospitalières de cette île en cours de formation. En 1788, un document montre que l'ennemi le plus redoutable pour le fort était bel et bien le courant violent de la Gironde : « ce petit fort n'est autre chose qu'une grosse redoute de maçonnerie de figure ovale [...]. Les deux chaussées qu'on a fait sur pilotis pour débarquer dans l'île sont presque entièrement ruinées par le choc des hautes eaux, il en est de même des épis qui ont été faits dans la partie sud-ouest de l'île étant immédiatement en prise à la violence des courants, et aux grands vents qui règnent presque constamment dans cette direction » (31). D'importants

(27) DROUYN, Léo, *La Guyenne militaire : bistoire et description des villes fortifiées, forteresses et châteaux pendant la domination anglaise*, Chez l'auteur [Bordeaux] ; Didron [Paris], 1865, réédition Laffitte Reprints, Marseille, 1977, tome 1, p. XXXV.

(28) DEMONT, Emmanuelle, FAVREAU, Marc, Herman van der Hem [...], 2006 : dessin n°91, Castillon, dessin à la plume et encre brune, *Atlas Blaeu*, österreichische Nationalbibliothek.

(29) Archives départementales de la Gironde, 2 Fi 814-bis : *Carte du marais de Bugadan et de Saint-Cristoloy dépendant des fiefs de Lesparre et de Castillon en Médoc sur le bord de la Garonne*, non datée.

(30) Service historique de la Défense, Vincennes, 1 VH 363 : plan dressé par Claude Masse en 1694 avec l'«Elevation du Front du costé de la Rivière».

(31) Musée des Plans-Reliefs, Rapport de Filley de la Barre, le 30 septembre 1788.

Fig. 8 - Vue des ruines de Castillon, © Région Aquitaine, Inventaire général – Adrienne Barroche, 2012.

Fig. 9 - Extrait de la *Carte du marais de Bugadan et de Saint-Cristoly dépendant des fiefs de Lesparre et de Castillon en Médoc sur le bord de la Garonne*, s.d., © AD Gironde, 2 Fi 814-bis.



travaux de confortement de l'île furent donc réalisés durant la première moitié du XVIII^e siècle selon les plans dressés notamment par les ingénieurs Tourondel et d'Artus⁽³²⁾ : le passage du bateau à proximité de l'île permet d'apercevoir quelques-uns de ces pieux en bois maintenant encore aujourd'hui les rives.

L'embouchure de la Gironde constituait le premier niveau stratégique à défendre pour le contrôle de l'accès à la Gironde et à Bordeaux. De nombreux systèmes défensifs, batteries et autres forts, se sont succédé, en particulier à la pointe de Grave. Noyés dans des aménagements plus récents, les éléments conservés aujourd'hui datent essentiellement des XIX^e et XX^e siècles. Le fort du Verdon construit en 1877-1878 est ainsi dissimulé par la végétation et la zone portuaire de Port-Bloc. Occupé par les Allemands lors de la seconde guerre mondiale, il s'intégra à leur dispositif défensif, devenant le Stützpunkt 332⁽³³⁾. Tout aussi discrets, les bunkers de béton construits à partir de 1941 par les occupants s'intègrent jusqu'à se fondre dans les marais et les dunes du Verdon et de Talais, indétectables depuis notre bateau. Solidement fixées sur les rives estuariennes, leurs formes austères et massives rappellent des combats bien plus récents qui s'ajoutent à la longue liste de conflits que l'estuaire a connus depuis les invasions des pirates, des Arabes et autres Normands au Moyen Âge.



Fig. 10 - Vue du Fort-Médoc, © Région Aquitaine, Inventaire général – Adrienne Barroche, 2012.

⁽³²⁾ Service historique de la Défense, Vincennes : Projet de consolidation des berges de l'île de Fort-Pâté, dessin par l'ingénieur d'Artus, 1748.

⁽³³⁾ *Histoire et Traditions, Le Verdon-sur-Mer*, n° 5, juillet 1997.

L'ESTUAIRE VITICOLE : LES CHÂTEAUX ET LES VIGNES

De même que la route des vins traverse le Haut-Médoc entre vignes et châteaux, une croisière sur l'estuaire offre un point de vue unique sur une succession de monuments, permettant d'admirer les prestigieuses "vitrines" des plus grands crus médocains. C'est à la vue de toitures d'ardoise ou de quelque tourelle que s'annoncent ces belles demeures. Le premier à se distinguer ainsi nettement sur notre parcours est le château de la Tour de By construit en 1876 avec son ancienne tour de moulin transformée en 1825 en phare et joliment représentée sur le cadastre ancien. Les deux monuments se dressent aujourd'hui au milieu d'une végétation dense qui dissimule les croupes de vigne du domaine.

En revanche, le domaine de Loudenne se livre intégralement aux regards, les bâtiments étant bien lisibles depuis les eaux : chartreuse dominant les rives, exploitation viticole, port, cabanes de vigne. Ce site met parfaitement en scène la connexion entre viticulture et estuaire, illustrée par Eugène Vergez dans une gravure agrémentant la quatrième édition de l'ouvrage de Cocks et Féret, en 1881. Représentant le château sur une éminence exagérée au bord de l'estuaire peuplé de bateaux, elle est accompagnée d'un commentaire saluant les efforts des propriétaires W. et A. Gilbey qui ont « dépensé 600 000 fr. dans l'établissement d'un port sur la Gironde, de vastes bâtiments ruraux, d'un nouveau cuvier attenant à de magnifiques chais pouvant recevoir 10 000 barriques de vin [...]. Le château Loudenne et ses dépendances, les plus vastes et les mieux aménagées qu'on puisse voir dans la Gironde, offrent les avantages d'une communication directe entre l'Angleterre et les parties les plus riches du Médoc »⁽³⁴⁾. Une voie ferrée permettait même de relier directement les chais au port, comme le montre une photographie du début du ^{xx}^e siècle⁽³⁵⁾. Dans les années 1980, on s'émouvait de la présence sur ce port de grandes cuves en inox qui défiguraient le paysage des bords de l'estuaire⁽³⁶⁾ : elles ont aujourd'hui disparu, permettant ainsi d'admirer l'architecture de brique et de pierre des chais construits par l'architecte Ernest Minvielle entre 1876 et 1890.

D'autres châteaux sont étroitement liés à l'estuaire par la pente douce de leurs jardins rejoignant les rives estuariennes. Depuis les terrasses de Ducru-Beaucaillou ou de Beychevelle furent ménagées des perspectives pour jouir de la vue sur la rivière. En octobre 1876, en visite à Château Beychevelle, le journaliste parisien Bertall décrit son arrivée « en plein Médoc, en pleine fête, dans un vieux château d'un beau caractère, bâti dans une position des plus heureuses. À droite, à gauche, en arrière, de plantureux vignobles ; devant, des pâturages à l'allure normande où paissent tranquilles des troupeaux de vaches et de bœufs, et d'énormes enclos où galopent en liberté et la crinière au vent les pouliches et les poulains joyeux. Au fond, la Gironde, qui se détache comme un large ruban de moire argentée ; les côtes du pays de Blaye, qui s'estompent dans la vapeur, et, pour donner encore plus de vie à ce prestigieux décor, les voiles des navires qui piquent l'horizon de taches brillantes de soleil, ou d'un roux doré, pendant que

⁽³⁴⁾ COCKS, Charles, Bordeaux et ses vins classés par ordre de mérite. 4^e édition, refondue et augmentée par Édouard Féret. Paris G. Masson, et Bordeaux, Féret et fils 1881, p. 221.

⁽³⁵⁾ GUILLIER, Henry, Les grands vins de la Gironde illustrés. Libourne, Bordeaux : s.d.

⁽³⁶⁾ BAUER, Gérard, "Les paysages : un patrimoine menacé" in *Châteaux Bordeaux*, centre Georges Pompidou, coll. Inventaire, 1988.

Fig. 11 - Vue du château Loudenne, © Région Aquitaine, Inventaire général – Adrienne Barroche, 2012.

Fig. 12 - Illustration du château Loudenne, extraite de l'ouvrage de Cocks et Féret, 1881.

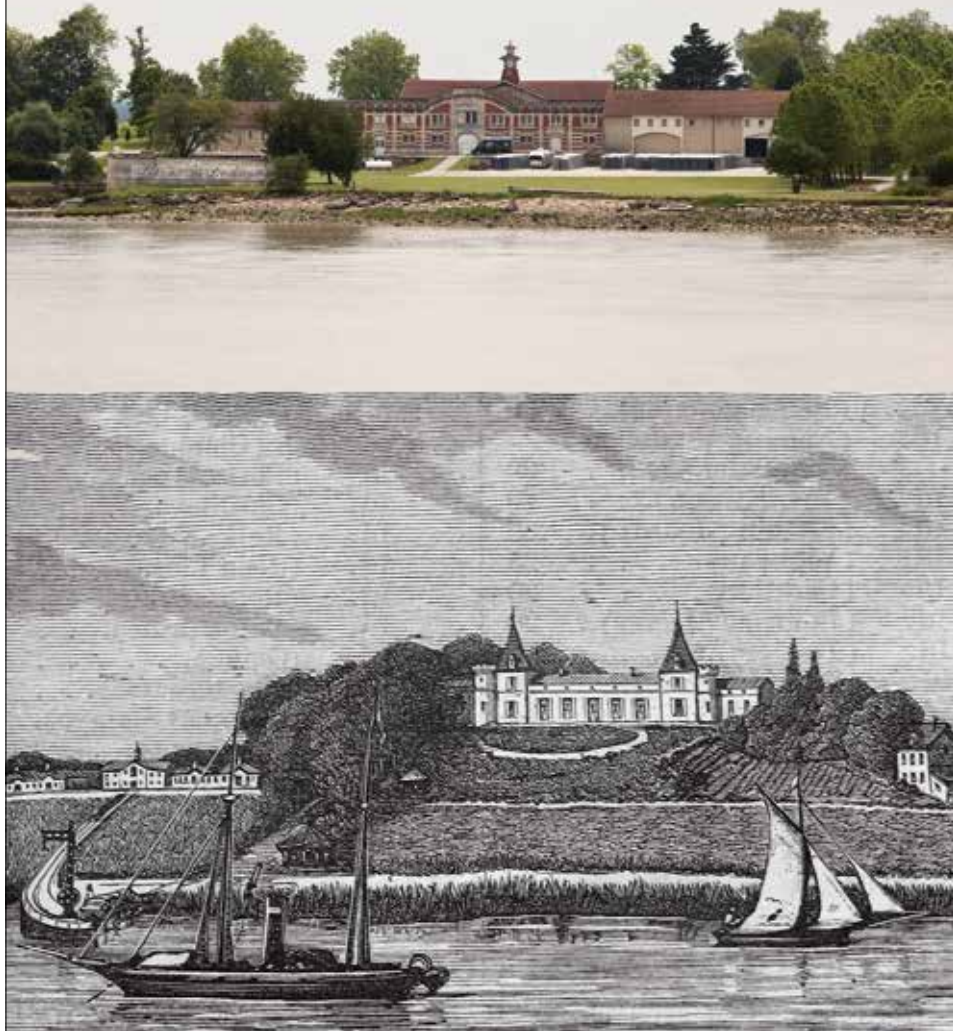
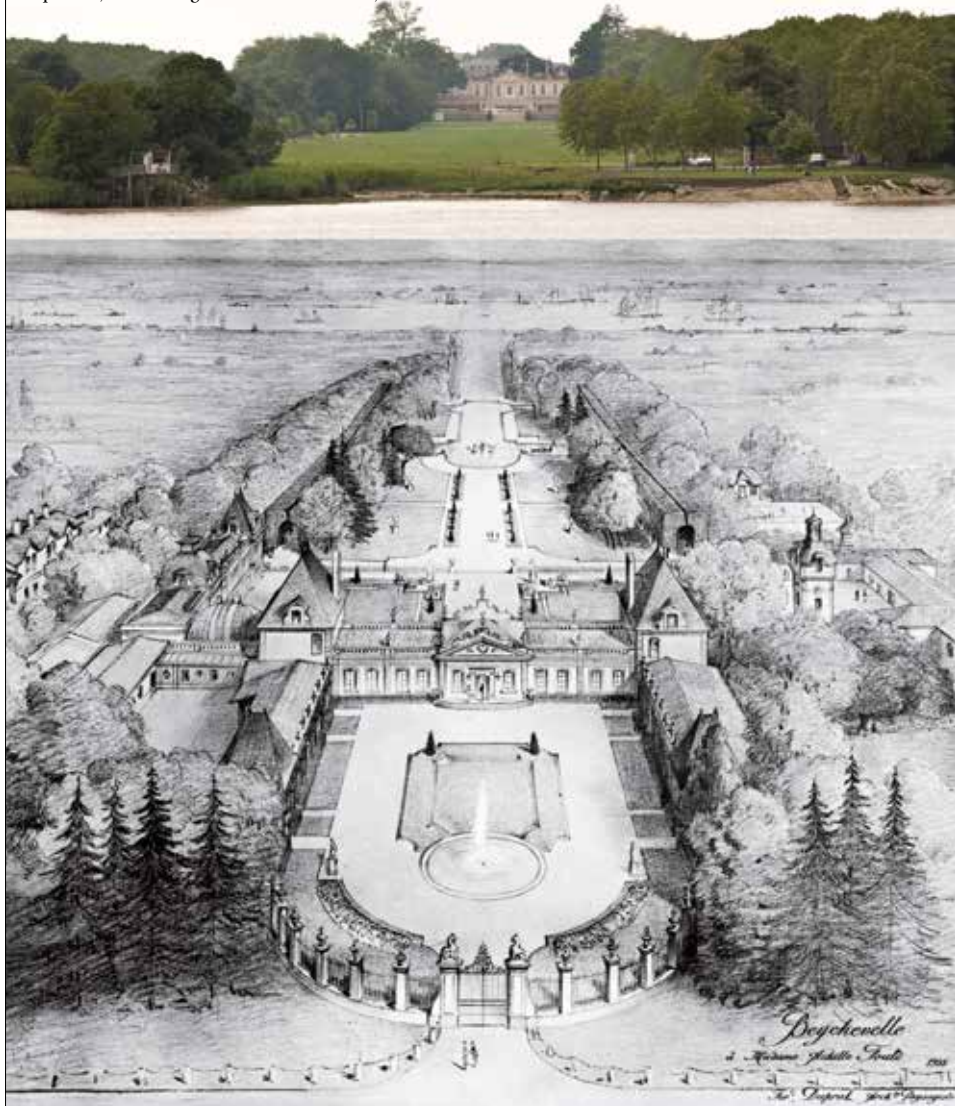


Fig. 13 - Vue de Château Beychevelle, © Région Aquitaine, Inventaire général – Adrienne Barroche, 2012.

Fig. 14 - Projet de parc pour le Château Beychevelle par Ferdinand Duprat, 1928, Collection particulière, © Région Aquitaine, Inventaire général – Michel Dubau, 1993.



les panaches de fumée montent ou descendent le fleuve, sur cette route vivante qui conduit à Pauillac ou à Bordeaux »⁽³⁷⁾. Bertall évoque la célèbre légende qui veut que le nom de Beychevelle soit dû aux bateaux baissant leur voile devant la demeure du duc d'Épernon, en hommage au grand amiral de France. Ce qui est certain, c'est le rapport entretenu entre le château et la Gironde avec la volonté d'intégrer cette dernière dans le parc : un projet réalisé par le paysagiste Ferdinand Duprat en 1928⁽³⁸⁾ offre une vue aérienne, mettant en évidence l'axe du jardin avec comme point de fuite les voiles des bateaux qui sillonnent l'estuaire. Le paysagiste met en scène une progression, un cheminement depuis les terrasses du château, en passant par les parterres et les pièces d'eau puis en débouchant sur une prairie et enfin sur le port de Beychevelle.

En longeant les îles Verte, du Nord et Cazeau, les anciens domaines viticoles qui y ont prospéré se dévoilent et donnent un autre visage du patrimoine local : les bâtiments aux enduits rosés du village de l'île Verte, le château Carmeil-Sourget (Fig. 15 & 16), le cru de Carmeilh, le château Calmeilh, triste défilé de bâtiments en mauvais état qui ont perdu leur lustre d'antan. Les illustrations publiées dans les éditions successives de l'ouvrage *Bordeaux et ses vins* de Charles Cocks en livrent une toute autre image, celle de maisons cossues arborant fièrement leurs frontons sculptés et entourées de jardins soignés. L'édition de 1898 consacre même un chapitre spécifique aux îles de la Gironde qui « présentent de vastes et beaux vignobles »⁽³⁹⁾. Ces domaines ont notamment connu leur heure de gloire pendant la crise du phylloxéra, l'immersion possible des terres permettant de tuer l'insecte pendant l'hiver et de sauver les pieds de vigne. Ainsi en 1884, Charles Laurent, propriétaire de l'île Verte, demanda l'autorisation d'établir une nouvelle vanne pour submerger son vignoble⁽⁴⁰⁾. C'est lui qui constitua dès 1879 le village avec maisons d'ouvriers, de maître, de régisseur, chais, école ainsi qu'« un puits artésien, le plus merveilleux du monde connu »⁽⁴¹⁾. Ces îles étaient alors à la pointe de l'innovation et bénéficiaient d'installations modernes montrées en exemples, comme au cru de Carmeilh doté d'« un cuvier et des chais de construction récente où rien n'a été négligé de ce qu'exige une bonne vinification »⁽⁴²⁾. Aujourd'hui, c'est un patrimoine en danger et en voie de disparition dont la fragilité est particulièrement manifeste lorsque l'on aborde le château Carmeil-Sourget et l'une de ses dépendances qui menace de basculer dans l'eau à tout moment. L'érosion qui grignote les berges viendra bientôt à bout de la demeure édifiée dans les années 1870 par la famille Sourget, entourée à cette époque de 35 hectares de vigne et engloutie actuellement par une végétation destructrice.

⁽³⁷⁾ BERTALL, *La vigne, voyage autour des vins de France : étude physiologique, anecdotique, historique, humoristique et même scientifique*, 1878, p. 181-182.

⁽³⁸⁾ Collection particulière.

⁽³⁹⁾ COCKS, Charles, *Bordeaux et ses vins [...]*, 7^e édition, 1898, p. 264-266.

⁽⁴⁰⁾ CLÉMENS, Jacques, « L'île Verte de Pierre Benoît », in *L'estuaire de la Gironde de Pauillac à Blaye : actes du XLVe Congrès d'études régionales de la Fédération historique du Sud-Ouest*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1995, p. 223.

⁽⁴¹⁾ COCKS, Charles, *Bordeaux et ses vins [...]*, 4^e édition, 1881, p. 458-459.

⁽⁴²⁾ COCKS, Charles, *Bordeaux et ses vins [...]*, 6^e édition, 1893, p. 544.



Fig. 15 - Vue du Château Carmeil-Sourget, © Région Aquitaine, Inventaire général – Adrienne Barroche, 2012.

Fig. 16 - Illustration du château Carmeil-Sourget, extraite de l'ouvrage de Cocks et Féret, 1893.



L'ESTUAIRE INDUSTRIEL

De l'embouchure, avec les silhouettes élancées des grues "girafes" du Verdon, à la confluence marquée par les cuves à hydrocarbures de la presqu'île d'Ambès, la vocation industrielle de l'estuaire ne peut être ignorée : espace naturel préservé, il est aussi une zone privilégiée pour de telles installations. Certaines ne subsistent qu'à travers de brèves mentions dans les archives, comme la verrerie de Pauillac, active au XVIII^e siècle et étroitement liée au commerce du vin. D'autres sont attestées par les bâtiments encore en place, telle l'usine de soufre et d'engrais chimiques Skawinski, dont les constructions en brique de l'architecte Minvielle se distinguent nettement sur le port de Saint-Christoly-Médoc. En revanche, les quelques pans de béton et le château d'eau, dissimulés par les allées de platanes au nord de Pauillac, ne révèlent que de manière imparfaite l'ancienne activité des hauts fourneaux. Il faut se référer aux cartes postales du début du XX^e siècle pour en mesurer un peu mieux l'ampleur.

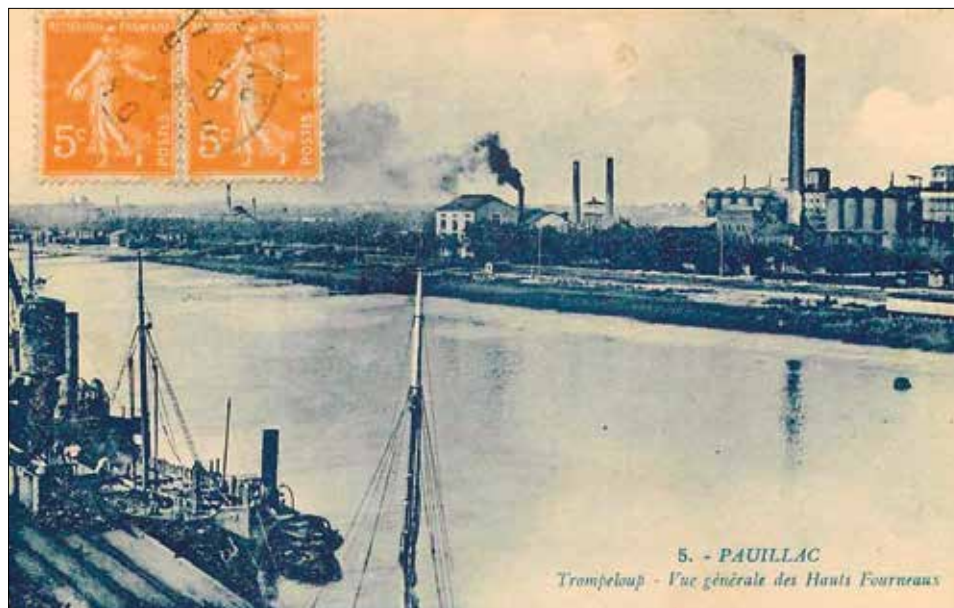


Fig. 17 - Carte postale des hauts-fourneaux de Trompeloup à Pauillac, Collection particulière, © Région Aquitaine, Inventaire général, 2012.

À proximité, les cuves du dépôt pétrolier de Pauillac rappellent encore l'existence d'une importante raffinerie, mais ses cheminées striées de blanc et de rouge ont disparu lors de sa fermeture dans les années 1980. Il y a quelques temps encore, d'autres cheminées, celles de la centrale électrique d'Ambès, constituaient également des repères forts dans le paysage estuarien et sont encore gravées dans les mémoires.

Le territoire garde aussi l'empreinte de ces installations, comme en atteste l'observation des photographies aériennes du Verdon réalisées au xx^e siècle par l'IGN : en 1963, les vestiges du monumental môle d'escale des années 1930 – détruit par les Allemands en 1944 – et ses abords sont encore vierges de tout équipement ; en 1976, on identifie nettement, dans les marais du Verdon, aujourd'hui protégés, les formes circulaires des cuves de l'avant-port pétrolier⁽⁴³⁾ ; en 1999, le sol conserve les scarifications des cuves démantelées dans les années 1980. Ces vues du ciel du xx^e siècle peuvent également être confrontées aux descriptions et cartes du xviii^e siècle évoquées précédemment pour mesurer la transformation profonde des paysages.

C'est certainement la centrale nucléaire de Braud-et-Saint-Louis qui constitue de nos jours la présence industrielle la plus forte sur les bords de l'estuaire. Depuis le pont du bateau, la juxtaposition surprenante du vasard de Trompeloup au premier plan et de la centrale nucléaire à l'arrière-plan semble opposer vainement végétation et béton, nature et industrie. Comme le formule Élisabeth Filhol dans son roman *La centrale*⁽⁴⁴⁾ : « Concrètement, il n'y a plus rien de naturel ici, hors les bancs de sable au milieu du fleuve – et encore. La main de l'homme est partout. Dans ce paysage entièrement façonné, mais qui

Fig. 18 - Vasard de Trompeloup et centrale nucléaire de Braud-et-Saint-Louis, © Région Aquitaine, Inventaire général – Adrienne Barroche, 2012.



(43) "L'avant-port pétrolier", in *Mémoire de Verdonnais, Les années 1960-1975*, Bulletin de l'Association "Histoire et Traditions", Foyer communal Verdonnais, p. 45-53.

(44) Élisabeth Filhol, *La centrale*, P.O.L., 2010.

s'ouvre encore par nature démesurément à l'horizontale, avec si peu de repères verticaux, les pylônes dans leur ancrage ne choquent pas, et leur tête plantée à trente-cinq mètres du sol au-dessus des treillis métalliques donne l'échelle ». Tel un mirage surgi des marais drainés par le duc de Saint-Simon au XVII^e siècle, la centrale s'impose dans l'espace estuarien et finit par faire partie intégrante du paysage : « on savait qu'elle était là, quelque part derrière les champs de maïs, intégrée dans le paysage, la discrétion même ».

Cette expédition du Verdon à Ambès a été l'occasion de proposer quelques escales virtuelles dans l'espace et dans le temps. Aux photographies réalisées par Adrienne Barroche sont venues se juxtaposer d'autres "images" qui concourent à enrichir les représentations de l'estuaire. À travers cette expérience, les différentes échelles de perception du territoire ont pu être appréhendées, du plus proche au plus lointain, du détail à l'ensemble. À la manière d'un album illustré, nous avons feuilleté quelques pages de ce territoire en perpétuelle évolution. Il s'agissait de saisir des ambiances, de confronter des points de vue et de profiter de cette découverte des rives depuis les flots pour fournir de nouvelles clés de lecture des rives girondines. Source d'inspiration inépuisable, l'estuaire invite à d'autres découvertes, à d'autres voyages sur terre et sur mer.

Claire Steimer

Claire Steimer est conservateur du patrimoine au service du Patrimoine et de l'Inventaire de la Région Aquitaine. Diplômée de l'École du Louvre et de l'Institut national du patrimoine, elle a tout d'abord travaillé en Maine-et-Loire avant de rejoindre l'Aquitaine pour y mener une opération d'inventaire du patrimoine architectural et paysager des communes riveraines de l'estuaire de la Gironde.

L'ensemble des photographies de cette virée estuarienne est [disponible ici](#).
Ce texte a fait l'objet d'une communication au 12^e Colloque de l'Estuaire, le 2 mars 2013.