

L'aménagement des ports de la rive droite de la Gironde

Les ingénieurs des Travaux maritimes et les politiques
économiques de la Restauration et de la Monarchie de Juillet.
Le cas de Mortagne-sur-Gironde.

Le port de Mortagne, tel qu'il a été aménagé de 1841 à 1854, appartient à un ensemble de monuments portuaires qui, de Port Maubert à Meschers, jusqu'à Ribérou et Marennes, réalisent un programme important de développement des ports de la rive droite de la Gironde, "le bas de la Gironde".

Le projet est en gestation depuis la fin de l'Ancien Régime, sous la responsabilité de Jean Teulère, le grand ingénieur des Travaux maritimes. Le but poursuivi est, semble-t-il, la rationalisation de la desserte et de l'approvisionnement de Bordeaux, de la sécurisation de ses opérations commerciales, dans les relations du port avec ses arrière-pays, du sud et du nord. Les ports de la rive droite, de tout temps, ont non seulement ravitaillé le grand port avec les produits de leur agriculture et de leur industrie, mais ils ont diffusé dans la France septentrionale les produits transformés de l'industrie et du commerce bordelais avec ceux des Landes et de la rive gauche de la Gironde. Il s'agissait de faciliter les relations routières des sites portuaires avec le réseau des routes royales, particulièrement de la route de Bordeaux à Saint-Malo, et spécialement d'améliorer la profondeur des chenaux pour faciliter l'accès des navires, de créer des quais qui en amélioreraient le chargement et le déchargement.

Passées les périodes troublées de la Révolution et de l'Empire « qui avaient arrêté le cours de ces généreux desseins »⁽¹⁾, après plus d'une décennie de travaux et de discussions préparatoires, les travaux ont été entrepris dans ces ports quasi simultanément sous Louis-Philippe, pour être achevés, soit à la veille, soit dans les premières années du Second Empire. Cette simultanéité donne l'ampleur du programme poursuivi.

Avant, le port de Mortagne

Un précieux rapport de Jean Lescure de Bellerive, Ingénieur en chef des Travaux maritimes de la Charente-Inférieure, du 31 mars 1836, a dressé, pour le préfet de l'époque, la gestation du projet et la longue série de difficultés qui ont retardé sa mise en œuvre. Après une visite de reconnaissance en 1818 (donc au tout début de la Restauration), la "notice statistique" qui en donne, le 14 mai 1819, les résultats au préfet, conclut : « Les soins que l'on donnera à Mortagne ne seront pas seulement profitables à cette ville, ils contribueront encore d'une manière sensible et prochaine à la prospérité de la Charente-Inférieure. »⁽²⁾

L'état du site, au moment où s'accélère la mise en œuvre des travaux, est donné très précisément par l'ingénieur ordinaire Jules Édouard Lessore qui a opérationnalisé les projets généraux d'amélioration du port et qui en a fait dresser les plans :

« Le chenal du port de Mortagne est sujet aux atterrissements comme la plupart des chenaux qui aboutissent à la Gironde près de son embouchure. Les vases y sont très faiblement repoussées par les eaux douces qui font tourner le moulin à farine connu sous le nom de Moulin de la rive, appartenant au sieur Mouchet. C'est en vain que tous les ans et à plusieurs reprises on s'efforce à entraîner ces vases dans le lit du fleuve, à l'aide d'un bac-râteau mis en jeu par les eaux du moulin, on ne peut les emporter au large pour qu'elles soient ensuite balayées par les courants de flots et de jusants, on les fait descendre avec beaucoup de temps, avec beaucoup de peine et beaucoup de frais, seulement jusque dans la partie du chenal ouverte à travers le platin qui couvre et qui découvre, mais bientôt elles sont refoulées par la mer et elles remontent dans l'intérieur du port.

Les bâtiments parviennent très difficilement au quai de La Rive, c'est-à-dire vis-à-vis des bâtiments de commerce, parce que le chenal n'a pas assez de largeur ni assez de profondeur le long de ce quai et en outre parce qu'il s'y forme deux coudes très rapprochés.

Les chargements et déchargements des marchandises éprouvent à Mortagne les mêmes

obstacles qui se présentent dans les chenaux dont les talus sont très allongés et dépourvus de toute consistance, les opérations exigent l'emploi de longues planches qui ont l'inconvénient du péril du trajet qui entraîne des dommages ou la perte des marchandises et quelquefois des accidents. »⁽³⁾

Les principes d'aménagement

La préoccupation essentielle de ceux qui ont conçu le port, est d'assurer une profondeur d'eau suffisante pour que les bateaux puissent y accéder aisément, soit dans un avant-port, soit hors du platin vaseux en bénéficiant d'un embarcadère qui relie le mouillage à la chaussée du port, soit le temps d'une marée en accostant dans un bassin à flot.

Le principe adopté est celui de la création d'un vaste bassin de retenue et de chasse de 35 000 m³ alimenté par les eaux de la source de Fondevine et accessoirement par celles des sources qui coulent de la falaise, au Pampin et dans le quartier des Barbacanes. Ce bassin est clos par une écluse à "porte d'èbe", c'est-à-dire composée de deux ailes de maçonnerie ou bajoyers, construite sur un radier de structure complexe, dont la partie centrale est fermée par des portes busquées qui, ici, sont dites "d'èbe" puisque busquées vers l'intérieur des terres. À marée basse les portes peuvent être ouvertes pour libérer les 35 000 m³ d'eau douce qui chassent les alluvions déposées dans le chenal. Les portes sont refermées avant le flot montant, afin de préserver le bassin de tout envasement. Cet équipement est unique si l'on considère l'ensemble des aménagements conduits à l'époque dans les ports de la rive droite de la Gironde.

Le bassin aura une longueur totale de 233,80 mètres, jusqu'au mur en aile de l'écluse, il sera d'une largeur de 44 mètres en tête. Avec le développement de la navigation à vapeur, encore dans ses commencements, les premières études ont été modifiées pour tenir compte des nouveaux gabarits des nouvelles embarcations : « Nous avons eu d'abord l'intention de ne donner que 8 m de largeur de passage de l'écluse et nos plans ont été faits d'après cette dimension pour l'entrée et la sortie des navires qui fréquentent le port de Mortagne. Mais conformément aux directives de l'Ingénieur en chef nous l'avons portée à 10 m en égard à l'approfondissement très probable du port et surtout à la convenance de proportionner l'ouverture du passage aux dimensions des petits bateaux à vapeur qui naviguent sur la Gironde et qui peuvent avoir besoin d'entrer dans le bassin soit pour des opérations commerciales, soit pour s'y réfugier dans le cas où ils seraient surpris par quelque accident ou par un gros temps, soit enfin pour des réparations urgentes. »⁽⁴⁾

Le calendrier des travaux : 1841-1854

Les travaux d'aménagement s'effectueront sans que s'interrompe la navigation dans le port et le chenal. En 1837, avant le début de la campagne de travaux, un premier embarcadère submersible de 200 mètres de long avait été installé. Aussi l'ordre fonctionnel de la conduite des travaux était-il de première importance.

L'avant-port sera le premier à être élargi et approfondi : « Les terres que l'on retirera des déblais seront employées à élever les quais selon les profils indiqués. Lorsque cette partie sera terminée, on livrera l'avant-port entièrement au Commerce. »⁽⁵⁾

La construction de l'écluse qui suivra, exigera une mise en œuvre plus délicate et plus complexe : « Le Chenal une fois terminé, et les vases enlevées, on établira un batardeau en terre en aval de l'Écluse; les dites terres proviendront des déblais à faire près et en amont du batardeau en terre. Une forte buse en bois sera placée à la base de ce dernier, dans l'axe du Chenal, pour se défaire des eaux qui pourront filtrer au travers des terres dans le bassin ou en creusant les fondations de l'Écluse.

Afin de pouvoir écouler facilement les eaux du ruisseau qui alimente le moulin, on ouvrira, avant de construire le batardeau qui précède, une rigole ou fossé sur les terrains de la rive gauche dans l'emplacement que doit occuper le fossé de délimitation, on comblera en même tems [sic] le petit Chenal au sud-ouest du Chantier de construction dans la partie qui se trouve et on barrera le cours d'eau du moulin, en amont de l'Ilot qui se trouve à son embouchure. Pour ne point interrompre la circulation dans les prairies, on établira deux petits ponts en bois sur la rigole d'écoulement vis-à-vis les deux chemins qui aboutissent au chantier de construction.

Ces ouvrages terminés, on commencera à déblayer l'emplacement de l'Écluse et on construira le

batardeau en aval, avec les premières terres qui en proviendront. Il aura 30m00 de largeur à la base et 5m00 au sommet. Si l'on ne parvenait pas à assécher complètement le fond du bassin, il sera nécessaire de construire un petit batardeau en amont de l'Écluse, pour empêcher les eaux du dit bassin de pénétrer dans les fondations de cette dernière. Elles seraient écoulées au moyen de pompe ou vis d'Archimède, et de dalles en bois qui les conduiraient à la buse... »⁽⁶⁾

Le creusement du bassin commencé en 1849 est considérablement compliqué par les lenteurs de la négociation de l'achat du moulin à eau qui gouverne le débit du ruisseau de Fondevine, principale ressource pour la retenue et la chasse. Jusqu'en 1848, date de l'acquisition du moulin, les conditions de son activité ont dû être maintenues et les eaux du ruisseau évacuées vers la Gironde par un canal de dérivation. Les travaux seront ainsi échelonnés : « Les fouilles de l'Écluse s'exécuteront avant celles du bassin; on ne travaillera activement à ces dernières que lorsque les bajoyers seront arrivés à peu près au tiers de leur hauteur.

Lorsque tous les travaux seront achevés, et que les portes de l'Écluse seront en place, on enlèvera les trois batardeaux en commençant par celui en amont de l'Écluse, puis celui en aval et enfin celui barrant le cours d'eau du moulin. Les terrains qui en proviendront étant inutiles on les disposera sur les terrains particuliers et on comblera en partie la rigole d'écoulement, si cette dernière se trouvait avoir trop de profondeur par suite des remblais déposés sur les bords. »⁽⁷⁾

Les ouvrages

Pour ce grand œuvre qui a duré treize ans, pour lequel trois entrepreneurs se sont succédé, faute d'information sur le personnel d'exécution, les devis indiquent très précisément les sources d'approvisionnement du chantier. Toute la région immédiate est sollicitée, et au-delà, le Grand Ouest et le Centre. La pierre vient des carrières de La Roque, de Blaye, de Crazannes, des carrières de la Charente, de Mortagne aussi. Le sable des dunes de Meschers. La chaux des fours de Tasdon et de Doué-la-Fontaine. Le bois de pin du Médoc (nous sommes sans indication sur la provenance du bois de chêne). Le fer des fourneaux du Berry.

La précision des devis rend compte de la complexité des opérations qui s'effectuent en terrain meuble sujet aux submersions. Nous rapporterons ici deux exemples partiels de prescriptions, celles relatives au bassin et celles relatives au radier de l'écluse:

« Les talus du bassin seront revêtus en perrés confectionnés en maçonnerie de moellons smillés d'une épaisseur de 0m30, posés à sec. Ils seront appliqués sur une couche de pierrailles de 0m40 d'épaisseur uniforme. Ces pierres cassées devront être réduites au cube d'environ 0m04 de côté et les plus grosses devront pouvoir passer en tous sens dans un anneau de 0m06 de diamètre. Les moellons que l'on emploiera pour cet objet seront pris aux carrières de Mortagne et ceux pour les perrés proviendront des carrières de la Roque. La partie inférieure du talus reposera au niveau du plafond du bassin, sur un enrochement à pierres sèches extraites des carrières du pays.. Les perrés seront couronnés par une assise de pierres de taille issues des carrières de la Charente; cette assise aura 0m40 de hauteur, 0m70 de largeur et formera parement à la fois sur le talus et sur le quai de sorte que la surface supérieure ait une largeur régulière. »⁽⁸⁾

« Les Bajoyers, Murs en aile et Radiers seront fondés sur un massif général de maçonnerie composé d'une 1ère couche de sable de 0m50 d'épaisseur (placée sur le sol naturel formé d'argile compacte) et d'une couche de béton de 1m20 d'épaisseur. Le massif, dont le dessus sera à 1m00 en contrebas du radier, sera encaissé par une risberme formée de pieux et palplanches jointifs liernés en tête; le dessus des liernes sera au niveau des radiers pour lier parfaitement ensemble les risbermes des deux rives, celle qui se trouve en avant des murs en aile d'aval de l'Écluse règnera dans toute la largeur de la dite Écluse. Ces Risbermes, joint à ce qu'elles maintiendront très bien le massif de fondations, tendront encore à le préserver de toute infiltration, en excavation souterraine. Le Radier général aura 1m00 d'épaisseur au-dessus du béton, comme il est dit ci-dessus, il sera fait en maçonnerie de moellons avec recouvrement en pierres de taille d'une épaisseur moyenne de 0m50. »⁽⁹⁾

Les approvisionnements en matériaux furent considérables, apportés pour la plus grande partie par bateaux, et l'on aménagea pour le chantier une place (aujourd'hui la place Parias), en

comblant le ruisson de la Rouille et en empiétant sur des terrains du domaine maritime. Un autre exemple peut être donné par les quantités de matériaux nécessaires à la construction de l'écluse :

- terrassements9 000 m³
- bois, pin des landes ou du Médoc20 000 m³
- béton, fondation des bajoyers 1 136,25 m³
- maçonnerie pierre de taille des bajoyers911,18 m³
- pavage en pavés d'échantillon de Blaye323,46 m³
- perrés :
 - . enrochements pierres de Mortagne819 m³
 - . moellons smillés pierres de la Roque351 m³
 - . menues pierres de taille de la Charente
pour le couronnement des perrés23,65 m³
- pour les Portes :
 - . bois de chêne26,225 m³
 - . fer forgé 7 376 kg
 - . fonte2 760 kg
 - . plomb pour scellement2500 kg⁽¹⁰⁾

Les contraintes de brièveté de cet article ne permettent pas de développer la description des travaux complémentaires qui rendent compte d'un programme d'urbanisme portuaire, aujourd'hui encore intégralement respecté, ni la chronologie inévitablement chaotique du déroulement des travaux où les projets des ingénieurs des Travaux maritimes se heurtent aux stratégies politiques des élus locaux et aux stratégies des habitants. Nous ne pourrions pas non plus développer l'histoire sociale de cet aménagement qui a transformé l'occupation et l'activité du site, ni les conséquences techniques de la meilleure accessibilité du port qui, jointes à la diffusion dans la région de l'utilisation de l'énergie de la vapeur, ont amené tout naturellement les fils aînés des deux plus riches familles de meuniers mortagnais, à s'établir au port dans des minoteries à vapeur en 1863-1864, frappant d'obsolescence les anciens moulins à eau et à vent. Ce sera pour une autre fois, où il sera question des influences sociales et techniques de l'activité de ces petits ports dédiés à l'économie de l'estuaire.

Noëlle Gérôme

Ethnologue. Chargée de recherches retraitée du CNRS

Notes bibliographiques

(1) Mémoire du Maire de Royan, adressé à Son Excellence le Ministre de l'Intérieur, s.d., Archives nationales, F/14/7195.

(2) Historique du port de Mortagne. Rapport de l'ingénieur en chef Lescure de Bellerive, 31 mars 1836, Archives nationales F/14/7190

(3) "Rapport à l'appui de l'avant-projet général des principaux travaux à faire pour l'amélioration du port de Mortagne." AD 17 4 S 8567 Chemise 1. 1837

(4) Devis descriptif, AD 17 4S 8567

(5) Ibid.

(6) Ibid

(7) Ibid

(8) Ibid

(9) Ibid

(10) Ibid