

JOURNÉE AGICA



Garonne et Canal de Garonne

BORDEAUX
Tourisme et Congrès



Mercredi 1^{er} mars 2017

Proposée par Gironde Tourisme en partenariat
avec l'Office de Tourisme et des congrès de Bordeaux Métropole

PROGRAMME

Mise à disposition de l'autobus :
Office de tourisme et des congrès de Bordeaux
Métropole.



08:00 **Rendez-vous**
devant l'Office de Tourisme de Bordeaux

08:15 **Départ**
vers Couthures sur Garonne

09:30 **VISITE DE GENS DE GARONNE**

à Couthures sur Garonne
Visite offerte par l'Office de Tourisme de Val Garonne
- Accueil café
- Le Ciné-spectacle « Gens de Garonne, quelle histoire ! »
- Ciné 3D
- Découverte de l'écosystème de la Garonne
- La maquette animée
- Alerte à la crue

11:45 **Transfert au RESTAURANT LE LION D'OR à Marmande**

Déjeuner offert par Gironde Tourisme – Départ à 14:00

14:30 **Découverte de la HALTE NAUTIQUE DE FONTET**

en partenariat avec l'Office de Tourisme de l'Entre-deux-Mers
- Présentation du Canal de Garonne, histoire et patrimoine
- Présentation du schéma départemental du tourisme fluvial
- Départ 15:15

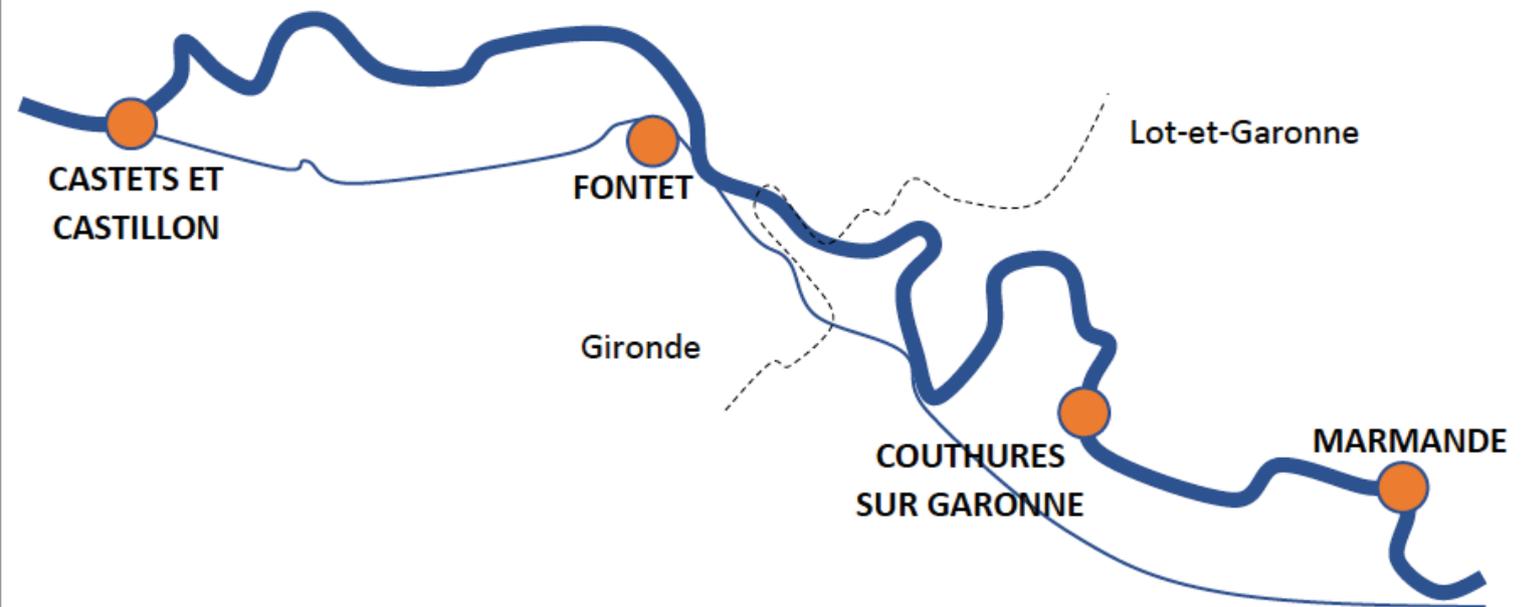
15:40 **Visite des BORDS DU CANAL**

à Castets et Castillon de l'écluse 52 à l'écluse 53
– LES MAISONS ECLUSIERES en partenariat avec l'Office de Tourisme de Sauternes Graves Landes Girondines

16:30 **Visite du CHATEAU DU HAMEL**

à Castets et Castillon
en partenariat avec l'Office de Tourisme de Sauternes Graves Landes Girondines

18:45 **Retour (maxi 19:00)**



QUELQUES DIGRESSIONS AUTOUR DU CANAL DE GARONNE...

Le canal de Garonne en chiffres :

193 km de longueur, 17 ans de travaux (1838-1856), 143 ouvrages d'art dont 53 écluses, 83 ponts et 7 ponts canaux.

Le canal de Garonne

Réalisé de 1838 à 1856, est un des plus beaux ouvrages d'utilité publique du XIX^e siècle. Véritable doublure du fleuve Garonne dont il prend l'eau en amont pour la lui restituer en aval, sa construction permit de parachever l'œuvre de Pierre Paul Riquet et de joindre l'Atlantique à la Méditerranée.

D'une longueur totale de 193 km dont 16 en Gironde, composé de 53 écluses, ce canal permit à la batellerie marchande de s'affranchir définitivement des périodes de crues et des phases d'étiages plus ou moins longues de la Garonne. Inauguré en 1856, ce canal fut rapidement supplanté par le chemin de fer et ne connut jamais, en raison de son inadaptation aux besoins de l'époque et de tarifs élevés, l'activité commerciale promise. En effet, le canal fut achevé au même moment que la ligne du chemin de fer de Bordeaux à Sète, qui empruntait le même axe. À ses débuts, le train n'était pas compétitif avec le transport fluvial. L'État commit l'erreur de concéder en 1858 le bail d'exploitation du canal latéral à la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, le concurrent direct des bateliers. Cette dernière augmenta alors les péages pour le transport fluvial. Entre 1850 et 1893, les tarifs dissuasifs ont entraîné la division par trois du trafic de fret.

Jusque dans les années 1970, la vocation du canal latéral à la Garonne était essentiellement économique et concernait le transport des marchandises. Dans les années 1970, le tourisme fluvial a remplacé petit à petit le trafic commercial. Le classement du canal du Midi à l'UNESCO, en 1996 en accroîtra cette tendance et le canal de Garonne, par ricochet en bénéficiera.

Les chemins de halage

Aujourd'hui transformés en piste cyclable « le canal des 2 mers à vélo », propices aux promenades et autres loisirs, les chemins de halage sont les témoins d'un temps où la traction des péniches était assurée depuis la berge par des hommes, des chevaux ou plus tardivement par des tracteurs. Des plantations d'alignement, facilement exploitables, leur furent souvent associées.

Si le choix des platanes, arbre noble, révèle un souci esthétique, la présence de cette « forêt linéaire » s'explique également par des préoccupations beaucoup plus pratiques, telles que la volonté de délimiter l'espace du domaine public notamment vis-à-vis des cultures environnantes, celle de retenir les berges et d'éviter l'évaporation des eaux.

Les écluses

Ayant pour fonction d'assurer le passage d'un bief (plan d'eau) à un autre, l'écluse à sas à deux paires de portes busquées représente l'ouvrage majeur du canal. Le sas, délimité en ses deux extrémités par des portes et sur ses côtés par des bajoyers (murs de soutènement latéraux réalisés en maçonnerie) constitue un véritable ascenseur à bateaux.

Son remplissage et sa vidange sont assurés soit par des vannes situées dans les portes, soit par des aqueducs ou tambours, l'ouverture des portes ne s'effectuant que lorsque est au même niveau dans le sas et dans le bief à atteindre.

Le Canal de Garonne (autrefois appelé Canal latéral à la Garonne) compte six écluses dans sa partie girondine (l'Auriolle à Hure, Fontet, Pont de Bassanne, Mazérac, les Gares et Castets. La descente en rivière est assurée par les écluses de Mazérac, les Gares et Castets échelonnées sur 1200 mètres de longueur et rachetant 10,60 m de dénivelé. Afin de mettre le canal à l'abri des inondations, les ingénieurs firent construire en complément de ce système une digue de 10 km de long.

Les écluses actuelles du canal de Garonne, mises aux normes « Freycinet » dans le courant des années 1970, sont de nos jours toutes automatisées.

Les maisons d'éclusier

La principale caractéristique des maisons d'éclusier est de se répéter au rythme des écluses. Construites pour répondre à une fonction bien spécifique, les maisons du Canal de Garonne en particulier, suivent un modèle imaginé pour la totalité du linéaire et ne subsistant que peu de variations locales. De forme rectangulaire, avec ou sans étage, ces maisons ont des toitures à deux versants dont le faitage est parallèle au canal. Les murs sont construits en pierre (moellons) recouverts d'un enduit de chaux de couleur jaune de Naples. La pierre de taille est utilisée pour l'encadrement des ouvertures ainsi que sur le bandeau marquant le plancher de comble ou d'étage. Une génoise simple assoit la toiture de tuiles creuses. On observe souvent un chien-assis situé dans l'axe de la porte d'entrée. Enfin la couleur vert oxyde de chrome des menuiseries, encore visible sur certaines maisons répond également au programme global. En revanche, les constructions annexes (four à pain, écurie, poulailler...) réalisées à l'initiative des éclusiers, n'ont jamais fait l'objet de véritable modélisation.

En ce qui concerne l'aménagement intérieur, ces maisons adoptent un plan très simple : un couloir central dessert les pièces d'habitation latérales dotées chacune d'une fenêtre. Dans le cas d'une surélévation, on retrouve à l'étage la même disposition.

Au cours du siècle, des aménagements visant à améliorer le confort ont été réalisés et quelque peu altéré le modèle original. En dépit de ses transformations, toutes ces maisons ont conservé une homogénéité. Des éléments de signalisation mobilière, tels que la plaque indiquant le nom, le numéro ainsi que la longueur des biefs en amont et en aval de l'écluse participent également à l'identification du linéaire.

L'ancienne maison éclusière de Castets abrite aujourd'hui la capitainerie du port et une salle pour les expositions.

La vie des éclusiers

A l'époque de la construction des écluses, les éclusiers étaient chargés d'ouvrir manuellement les écluses, l'automatisation ne les a pas fait disparaître. Ils sont aujourd'hui comme les « pilotes » dans les grands ports. Ils guident et assistent les plaisanciers. Ils interviennent en cas de panne, ils ont la gestion de l'eau (niveau des biefs), l'entretien des ouvrages et de leur environnement et ils tiennent à jour les registres des bateaux qui empruntent le canal jour après jour.

Pendant la pleine saison, de mai à octobre, le mot d'ordre est d'assurer le service 7 jours sur 7, jusqu'à 10 heures par jour. De novembre à mi-janvier les éclusiers sont occupés à des travaux d'entretien : réparation des ouvrages, étanchéification et réparation des portes d'écluses, curage des sas...

Les ouvrages d'art

La coupure créée par le canal dans le paysage a engendré la réalisation d'ouvrages d'art qui là encore, se caractérisent par leur répétitivité. Ainsi, parmi les quatorze ponts enjambant la partie girondine du Canal, deux modèles peuvent être distingués. Le premier type, le plus ancien, est un ouvrage maçonné à une seule arche dont la longueur est limitée au gabarit des péniches. Plus récent, le deuxième type, en béton armé et tablier suspendu, permet d'enjamber le canal dans toute sa largeur. L'ensemble des ponts ont été reconstruits en 1933, pour les adapter à la circulation moderne.

L'Ancienne minoterie de Mazerac

Vers 1850, la minoterie de Mazerac est construite en même temps que le canal latéral à la Garonne, au niveau de l'écluse 51. Elle comprend un atelier de fabrication et le logement patronal. En 1891, l'usinier M. Turpaud projette d'agrandir ce qui deviendra les Grands Moulins de Castets. Une nouvelle minoterie est construite en 1893, des écuries en 1895 un magasin industriel en 1903. Le logement patronal est agrandi en 1894. La minoterie, propriété de l'Etat depuis 1911, resta en activité jusqu'en 1980. Le site fut ensuite loué à la Société Gironde Plaisance (location de bateaux). En 1860, la minoterie est équipée d'une turbine de 25 ch et trois paires de meules. En 1891, elle est pourvue de 2 turbines Fontaine transformées en 1892 et 1896. A la fin de l'activité du site, se trouvaient encore en place 4 broyeurs, 4 convertisseurs, les chambres à farine et une turbine. La minoterie, d'après les archives occupait 6 ouvriers en 1860, 30 en 1900 et 8 employés de 1950 à 1980. Elle dépendait des Grand Moulins de Paris. Les bâtiments de cette minoterie existent toujours en bordure du canal. Une autre ancienne minoterie, celle de l'Auriol, se trouve près de la maison éclusière du même nom à Hure (écluse 48).

Sources : Marie Kabouche, Patrimoine industriel de la Gironde, éditions du Patrimoine, 2000

Le château du Hamel Inscrit à l'inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques

Le château du Hamel, édifié au XIV^e siècle à Castets-en-Dorthe, est bâti en surplomb de la Garonne en un point stratégique. L'impressionnant emplacement au-dessus du fleuve semble occupé depuis fort longtemps. Les seigneurs de Castets sont attestés dès le XIII^e siècle. Ensuite, au XIII^e siècle, une coseigneurie semble exister. L'histoire du château commence véritablement au début du XIV^e siècle, avec Raymond Guilhem de Got, neveu du pape Clément V. Le 15 novembre 1314, il obtient du roi Edouard II l'autorisation de construire un château à Castets. Par la suite, divers personnages, issus pour la plupart des plus grandes familles de la région sont qualifiés de seigneurs de Castets. La coseigneurie semble reprendre ses droits lors du conflit franco-anglais.

Même après, la situation reste identique et se stabilise lorsque Louise de la Chasseigne épouse Jean de Fabas en 1572. La seigneurie est définitivement acquise par Charles du Hamel, dont le château prend le nom.

Le château, édifié au XIV^e siècle par Raymond Guilhem de Got a été très modifié au fil des siècles, notamment aux XVI^e et XVII^e siècles. De la forteresse médiévale subsistent seulement la base des murs actuels, quelques salles basses et le rez-de-chaussée du donjon circulaire. L'ensemble dessinait un rectangle dont un des petits côtés, celui qui était opposé à l'entrée, était occupé en son milieu par cette maîtresse tour. Celle-ci était aplatie vers l'intérieur, avait quatorze mètres de largeur maxima et conserve, derrière des murs de plus de 2 m d'épaisseur, une vaste pièce heptagonale, couverte d'une voûte d'ogives. Les nervures et les culots qui les reçoivent sont simplement épannelés. Une cheminée s'ouvre sous un simple arc bombé. Une salle protégeait la petite porte basse. Les corps de logis s'élevaient selon Léo Drouyn, de part et d'autre du donjon, le long des faces principales du château, suivant la disposition conservée de nos jours. L'édifice du XVII^e siècle (1697), présente trois bâtiments en U, les deux corps latéraux moins élevés que le corps de logis principal. Le quatrième côté de la cour est fermé par les anciennes écuries au centre desquelles s'ouvre l'ancien porche d'entrée formant pavillon.

Les tourelles d'angle, coiffées d'une toiture en poivrière, sont ceinturées par la corniche médiane. L'entrée sud du château présente une porte à encadrement de pierres à refends. Les chambranles sont renforcés par deux petites colonnes à tambour qui supportent le tableau surmonté d'un fronton coupé dont les rampants se terminent en volutes. L'ordonnance de ses façades, très largement percées de fenêtres évoque la période classique. On remarque de belles lucarnes de la façade sud-est, à croisées de pierre et fronton brisé. Les lucarnes ont une décoration sculptée soignée. Elles sont encadrées de volutes à feuillages et surmontées de frontons brisés courbes ou triangulaires.



