Panneau 4 : Confluence portuaire

Situé à une centaine de kilomètres de l'océan, le port de Libourne présente la caractéristique d'être à la fois un port fluvial desservi par deux rivières, l'Isle et la Dordogne, et d'être aussi un port de mer accessible aux vaisseaux de haut bord grace au jeu des marées et à la fosse creusée dans le lit des rivières à leur confluence. L'importance de cette confluence appelle une organisation administrative qui évoluera au fil du temps avec des prolongements diplomatiques.

Organisation administrative

Initialement, c'est aux jurats que revenait l'exercice de la police portuaire : perception de droits de douane ou de péage sur les bacs franchissant les rivières, application de mesures de police comme que l'interdiction de jeter le lest des navires dans le lit du fleuve afin de ne pas compromettre les chenaux où passent les embarcations, ou encore mesures sanitaires et quarantaines lors des périodes d'épidémie.

Au début du XVIème siècle, la monarchie française met en place une organisation administrative qui remplace progressivement les structures médiévales. Il s'agit des maîtrises des eaux et forêts pour les territoires ruraux, et des amirautés pour les zones maritimes. La compétence de l'amirauté s'exerce sur les côtes et leurs ports ainsi que sur les fleuves et les rivières dans les parties de leur cours où le reflux de la marée est sensible. En effet on considérait alors ces zones comme des mers, d'où le terme « entre deux mers» encore employé pour désigner le Médoc.

Le port de Libourne dépend de l'amirauté de Guyenne, dont le siège est à Bordeaux depuis 1490. Cette juridiction liée à l'activité maritime délivre les autorisations d'entrée et de sortie du port de Libourne, les « *congés* ». Par conséquent, les navires doivent se rendre à Bordeaux avant de revenir vers Libourne. L'installation d'un greffe de l'amirauté sur place en 1728 met un terme à cet important détour. Par la suite la municipalité de Libourne finira par être privée de toute compétence portuaire par un arrêté du Conseil d'Etat en 1738.

Le XVIIIème siècle fut un siècle prospère pour la ville et son port, cette prospérité fut encore renforcée en 1756 où leur fut accordé le droit de commercer librement avec les Amériques et de dépasser ainsi le cadrs de relations commerciales uniquement européennes.

Relations internationales

De l'activité du port découle le passage de nombreux marins et voyageurs, pour beaucoup originaires de tous les pays de la côte atlantique et de l'Europe du nord. Cette situation génère, d'une part, un besoin d'interprètes et, d'autre part, la nécessité de représentation des principales nations circulant dans le port. Citons par exemple Pierre Beylot qui en 1781 reçoit des lettres de commission en tant que vice-consul de la nation allemande et des Pays Bas Hollandais et Flamands. Ces représentations diplomatiques ont encore perduré au XIXème siècle. Rappelons que Paul Princeteau, père du célèbre peintre libournais, parmi ses multiples fonctions d'homme public, fut également Vice-Consul des Pays-Bas.

L'importance de la communauté flamande fut d'ailleurs longtemps soulignée entre les XVIIIème le XIXème siècles par les « allées flamandes », nom donné à cette époque aux actuels quai d'Amade et cours des Girondins.

Quelques bateaux du port

De multiples bateaux circulent sur les rivières. Le bateau qui par excellence est attaché à l'image des ports de la Dordogne est la **gabarre**, un voilier destiné au transport de marchandises.Sa coque est arrondie, il est doté d'une mâture repliable pour le passage sous les ponts. Les gabarres naviguent plutôt sur la basse vallée de la Dordogne, en aval de Libourne, et sont parfois escortées par un **gabarrot**, gabarre de petite taille permettant, de compléter le transport d'un chargement.

Les **coureaux** possèdent les mêmes caractéristiques de voilure et d'utilisation que les gabarres, mais ont un fond plat qui leur permet de se déplacer en eaux peu profondes. Un coureau de petite taille est appelé **couralin.**

Enfin l'**argentat,** une embarcation destinée au transport du bois de chauffage ne connaît qu'un seul voyage. A son arrivée, une fois déchargé, il est en effet démonté et son bois à son tour est vendu comme bois de chauffage.

HOTEL DE VILLE
42 place Abel Surchamp
33500 Libourne

HORAIRES :
8h30 > 12h30
13h15 > 17h