

Naviguer sur la rivière de Bordeaux

Entretien avec Anne-Marie Cocula*

FRANÇOIS COUGOULE

Vous parlez souvent de « rivière de Bordeaux ». Pourquoi ce terme ? Que désigne-t-il ?

Je constate que beaucoup de gens confondent encore Gironde et Garonne et font passer la Gironde à Bordeaux. Il est vrai que les cartes de France dont nous disposons aujourd'hui mettent de moins en moins en valeur le tracé des fleuves. Mais je préfère dire des rivières car le mot fleuve est un mot savant qui ne signifie rien. Le terme de rivière, lui, charrie du sens. Il signifie une connaissance du lit de la rivière, de ses berges sujettes aux débordements, le travail nécessaire à son exploitation et ce, quelle que soit l'importance du cours d'eau. Le mot fleuve est apparu tardivement. Jusqu'au XVIII^e siècle, on ne parlait que de rivières.

J'ai beaucoup travaillé sur la rivière de Dordogne et cela m'a conduit à m'intéresser aussi à la Garonne. L'une ne va pas sans l'autre. Elles sont sœurs. Une grande partie du trafic qui s'opérait jadis sur la Dordogne avait pour but de rallier la Garonne, c'est-à-dire Bordeaux ou les villes proches de Bordeaux. L'avantage de la Dordogne, c'est que grâce à l'estuaire, elle ouvre sur l'Atlantique.

Pour moi, le terme de « rivière de Bordeaux » pour l'estuaire rend bien compte de la vision qu'en avaient les navigateurs, les cartographes, les marchands et négociants : c'était la rivière permettant d'accéder à Bordeaux.

L'estuaire a toujours eu une importance considérable dans les échanges et le trafic de marchandises. Pour comprendre ces dynamiques passées et actuelles, il nous faut connaître et comprendre ce qui se joue en amont sur les rives des rivières de la Dordogne et de la Garonne. Qu'en pensez-vous ?

Pour avoir travaillé sur les siècles passés, de la fin du Moyen Âge jusqu'à la fin du XVIII^e, nous avons la certitude que Bordeaux ne peut s'approvisionner seule. « La Garonne et la Dordogne sont les deux mamelles qui nourrissent Bordeaux¹. » À l'époque, on nourrit les gens avec des céréales et Bordeaux en manque. On fait donc venir « le blé de la mer » qui vient de Pologne, de l'Europe du Nord, parfois de Bretagne. D'autant plus au XVIII^e siècle où la population double (passant de 50 000 à 100 000 habitants). Bordeaux a donc besoin de pain pour vivre. C'est une des fragilités des villes. Malgré tout, l'effet nourricier de la rivière ne va durer que jusqu'au XIX^e siècle.

Si la rivière est une voie de ravitaillement, elle permet aussi l'export. Deux grands produits vont nourrir le commerce en droiture², le pastel (jusqu'à la découverte de l'indigo) et les minots, le blé dur du Lauragais. La balance du trafic reste inégale. Les importations ont plus de valeur que les exportations.

L'estuaire, la rivière de Bordeaux, est-il donc un axe vital pour les villes et villages en amont ?

Oui, et pas uniquement pour sa fonction nourricière. On imagine mal aujourd'hui le rôle qu'a joué l'estuaire dans la stratégie militaire de défense. Tous les ennemis de la France, les Espagnols, les Anglais, les Allemands, rêvaient de s'emparer de Bordeaux

* | Spécialiste d'histoire économique et sociale de l'Aquitaine, des guerres de Religion, de Brantôme, Montaigne et La Boétie, Anne-Marie Cocula est aussi une grande spécialiste des rivières et principalement de la Dordogne, d'où elle est originaire. Elle publie en 2018 *L'estuaire de la Gironde, une histoire au long cours*, avec Éric Audinet (éditions Confluences). Lors de notre dernier entretien (*CaMBo #16*, Mythologies de la ville), elle émettait le souhait de voir vivre la rivière. Nous nous retrouvons un an plus tard pour approfondir la question.

1 | Citation de Blaise de Montluc (1500-1577).

2 | Circulation de marchandises en ligne directe entre le port de départ et le port d'arrivée, l'un des types de commerce pratiqué par les négociants bordelais avec les colonies d'Amérique.

et savaient très bien qu'il suffisait pour ça de l'asphyxier, c'est-à-dire de couper l'accès à la rivière à la fois en amont et en aval. Il suffisait de tenir la rive droite ; sur la rive gauche il n'y a rien ou l'équivalent de rien.

Je pense que l'estuaire était en soi une proie. C'est une voie de pénétration profonde dans les terres. Si vous arrivez à Bordeaux, vous êtes déjà à 80 kilomètres de l'océan. Dès le IX^e siècle, les Normands ont compris cet intérêt stratégique. J'insiste sur ce point : il suffit de prendre Bourg ou Blaye pour rafler la mise des convois qui passent et s'emparer ensuite de la ville. Bordeaux est une belle monnaie d'échange. La rivière est donc une zone très menaçante à cause de cela. Le parlement de Bordeaux le sait : pour préserver la ville, il faut garder la rivière.

Les deux rives de l'estuaire, la rive gauche médocaine et la rive droite saintongeaise, semblent s'observer sans autres affinités.

Pour vous, qu'est-ce qui les relie ou les différencie ?

Tout se passe sur la rive droite. Blaye est le relais essentiel entre les deux rives, c'est la ville où croisés, marchands et pèlerins venus de Paris font étape afin d'embarquer pour Bordeaux. Cependant, l'estuaire est très large et constitue une frontière : d'une rive à l'autre, on ne se connaît pas. La raison du développement de la rive droite est simple : les lieux d'ancrage et de protection ne manquent pas, alors que la rive gauche en offre peu. La configuration du rivage et la dissymétrie des berges confèrent à la rive droite une identité maritime. La rive gauche a été délaissée car elle avait mauvaise réputation. C'est une zone inhospitalière de marais et de marécages. Quand Vauban agrandira la citadelle de Fort-Médoc, ce lieu



deviendra un mouiroir : on y est très vite malade des fièvres. Pendant la Révolution, on y enfermera même des curés réfractaires et quelques Anglais...

Il ne faut jamais oublier que Bordeaux est entouré de marais, de zones insalubres. Ça commence aux Chartrons et ça remonte vers le nord. Les grands travaux d'assainissement ont commencé sous le règne d'Henri IV. On fait venir des Flamands pour assécher tout d'abord les marais de Bordeaux et un peu plus tard, ceux de la rive droite, à Saint-Ciers.

Comment s'effectue la navigation dans l'estuaire à l'époque ?

Les conditions ne sont pas bonnes. Depuis Bordeaux, il y a 76 kilomètres à parcourir, c'est très long, c'est désespérant, c'est dangereux : il y a les courants et il n'y a pas de cartes. On navigue à l'impression. Le bec d'Ambès, lieu où se rejoignent les rivières de la Dordogne et de la Garonne, est un lieu chargé d'histoires. Quand vous arriviez de Dordogne, c'était poussé par la marée descendante. Il fallait alors se poster au Bec et attendre le remontant pour aller en Garonne. Traditionnellement, c'est un endroit où l'on s'aborde, où l'on se bat, où il y a des règlements de compte. Le bec d'Ambès est un lieu dangereux. Mais pourtant stratégique pour le commerce : les cargaisons de bois et de pierre partaient de Bergerac jusqu'à Marmande, c'étaient des transports périlleux sur des coureux, des bateaux à fond plat. Quand ils se faisaient prendre au bec d'Ambès, ils risquaient gros.

L'estuaire est « naturellement » le support du transport de marchandises, qu'en est-il du transport de personnes, de voyageurs ?

La traversée de l'estuaire était compliquée, la plupart des gens qui voulaient traverser passaient par Bordeaux. À Blaye, il fallait avoir confiance, à cause des courants.

Mais il y avait très peu de voyageurs. Je n'ai trouvé de traces de voyageurs que dans les déclarations de naufrages : des matelots disparus, un passager embarqué que l'on n'a pas retrouvé. Il y a de nombreux noyés à l'époque.

Quand vous étiez pressé, que vous étiez un voyageur entouré de considération et que vous arriviez à cheval, il existait des petits bateaux, des filadières, sur lesquels vous pouviez embarquer à deux ou trois avec votre monture et là, vous passiez mais vous deviez toujours payer.

Le transport de personnes va se développer aux XVIII^e et XIX^e siècles. Des lignes régulières sont créées via des bateaux à vapeur sur la Garonne et la Dordogne.

Il s'agit de bateaux de passage où l'on entasse le plus de monde possible (et qui font souvent naufrage en milieu des rivières). La plupart des ports ne sont alors que des aménagements de fortune. Tout l'aménagement que l'on voit à l'heure actuelle, les cales, les quais ne sont arrivés qu'au XIX^e siècle. Il y avait des peyrats¹ qui étaient consolidés avec les galets de lest. Paradoxalement, c'est au moment où l'on a aménagé enfin ces ports fluviaux qu'on les a abandonnés.

L'estuaire et ses rivières sont riches d'histoires. Mais comment envisager le futur ? Comment l'analyse du temps long peut-elle nous orienter ?

L'estuaire a beaucoup fait rêver, mais peu de choses ont été réalisées. On pense au départ de La Fayette pour l'Amérique, et après ? Il y a eu beaucoup d'échecs dans les projets de l'estuaire... La Nouvelle-Aquitaine renoue les liens avec la Charente et je trouve ça très bien. Ça redonne un sens. Les échanges étaient nombreux à l'heure du trafic du sel. Les marais salants étaient situés sur Ré, Oléron et l'Aunis. Cette denrée était fondamentale et explique, par exemple, la prospérité du port de Brouage. Les estuaires de la Gironde, de la Seudre et de la Charente forment un paysage. Un paysage magnifique ! Maintenant, comment éviter que les gens ne se précipitent sur les châteaux du Médoc et ne voient que ça ? Qu'ils traversent Blaye uniquement pour visiter la citadelle ? Ce qui manque à cet estuaire, c'est une unité. Quelle est l'unité estuarienne ? Le problème de l'estuaire, c'est qu'il n'a pas beaucoup d'attrait et que l'offre touristique est trop morcelée, faite d'étapes. On va à Bordeaux et de Bordeaux à Saint-Émilion, de Saint-Émilion à Sarlat, de Sarlat à Lascaux. Mais on ne s'arrête pas à Libourne par exemple.

Les conséquences sur le plan de la richesse, sur le plan social, sur le plan de l'éducation sont immenses : cela crée de très forts retards qui perdurent malheureusement depuis longtemps. L'économie viticole s'est avérée fructueuse pour une classe sociale, celle des propriétaires, mais les travailleurs sont exploités depuis des siècles.

Pour l'avenir, je me pose la question. Nous ne sommes plus à l'heure des grands travaux du XVIII^e siècle. On ne referait pas Cordouan aujourd'hui ! Mais c'est une œuvre magnifique et très symbolique de cet estuaire à la fois naturel et tellement aménagé par l'homme. —

1 | Cale maçonnée perpendiculaire à l'axe du lit de la rivière.