

Trois âges et des pistes pour demain

MICHEL FAVORY | SANDRINE VAUCELLE

Perçu négativement comme « immense et vide » par certains acteurs de la métropole bordelaise, souvent oublié dans les débats territoriaux ou, a contrario, soudain surinvesti comme solution aux divers problèmes posés par le développement métropolitain, l'estuaire demeure un angle mort dans de nombreux projets d'aménagement et, s'il entre dans de grands projets d'ensemble, reste impensé en tant que tel. Il est le plus souvent appréhendé par les acteurs dans ses dimensions environnementales comme un milieu à gérer, ou économiques comme un espace support d'activités, son approche reste donc sectorielle. Une approche territoriale nécessite d'aborder son évolution dans le temps long à travers l'étude de sa géo-historicité. Celle-ci invite à une lecture selon les trois « âges » décrits par Fernand Braudel : précapitaliste, capitaliste et néocapitaliste. Depuis les premiers établissements humains au bord de l'estuaire de la Gironde, dans ces basses terres qui bordent cet espace mi-fluvial mi-marin, trois phases en effet se succèdent, trois temps forts qui permettent in fine de dégager quelques pistes pour le futur de l'estuaire.

Premier âge : une conquête progressive

La première phase de conquête, depuis l'amont, s'étire sur plusieurs siècles et présente une domestication raisonnée des terres bordant l'estuaire. Grâce à leur maîtrise de la poldérisation, les Hollandais s'installent sous Henri IV autour de Bordeaux pour assainir le marais de Bruges, puis celui de Saint-Ciers-sur-Gironde. Ils contribuent ainsi à la colonisation progressive de l'estuaire vers l'aval aux XVII^e et XVIII^e siècles. Cet âge, qui peut être qualifié de préindustriel, se caractérise par une économie traditionnelle, faite de polyculture et d'élevage, à laquelle s'ajoute progressivement la viticulture.

C'est le temps de la navigation à voile et, pendant toute cette période, l'estuaire est parcouru dans les deux sens, longitudinal et transversal, sur de courtes distances, pour assurer les échanges entre

les deux rives et avec les îles, toutes complémentaires pour une économie locale. La navigation se fait sur de petits navires, des yoles ou des gabarres, petites embarcations à fond plat ou au faible tirant d'eau, à voile et à rames, qui pratiquent le cabotage ou font traverser des passagers, du bétail ou du fret. Ainsi des pierres extraites des carrières de calcaire du Blayais destinées à la construction des églises du Médoc, de Lacanau ou de Saumos, dont les parties les plus nobles sont en pierre blanche ; le reste étant construit en plus mauvaise pierre gréseuse, alios ou garluche, extraite sur place.

À ces échanges locaux s'ajoute un trafic sur de plus longues distances pour importer des céréales ou exporter du vin dont le négoce commence au Moyen Âge avec le *French claret* vendu aux Anglais. Avec le commerce en droiture et triangulaire, effectué sur des navires qui restent encore de taille moyenne, Bordeaux devient le premier port du Royaume au XVIII^e siècle et le premier entrepôt européen, grâce notamment aux denrées coloniales qui y sont débarquées pour être réexportées.

L'âge industriel : un estuaire sans hinterland

Vient ensuite l'âge industriel qui conduit au déclin du port. Le chemin de fer, qui arrive à Bordeaux en 1838, concurrence les activités de cabotage. Quant au trafic international, si l'estuaire de la Gironde est bien toujours la porte d'entrée vers Bordeaux, l'arrière-pays, peu industriel, ne parvient pas à dynamiser le port. L'estuaire présente de fortes contraintes quand les navires augmentent en taille : les chenaux s'ensavent et doivent être dragués régulièrement ; difficile, la navigation nécessite d'embarquer un pilote spécialisé pour permettre aux navires de plus de 50 mètres de rejoindre le port de la Lune. Ce site portuaire en fond d'estuaire et le surcroît de temps nécessaire pour le rejoindre deviennent un handicap croissant. Le déclin de Bordeaux est inéluctable, à l'image de villes hanséatiques, comme Brême sur la

Weser ou Hambourg sur l'Elbe, qui voient leur port dépérir et les activités se délocaliser vers l'aval ou vers d'autres ports plus importants.

Dès les années 1950, le port de Bordeaux entre dans un « marasme économique » pour reprendre une formule des géographes Serge Lerat et Jean Dumas. Ce dernier montre également comment, dans les années 1970, Bordeaux entre dans l'hinterland de Rotterdam quand, à la suite des Rothschild, le négoce du vin délaisse le port de Bordeaux : les grands crus sont chargés dans des camions pour Le Havre et Rotterdam d'où les bouteilles sont expédiées dans le monde. Bordeaux ne manque pourtant pas d'ambition pour son port. Sept terminaux sont aménagés sur l'estuaire, qui se spécialisent progressivement : quatre sur la Garonne (Bordeaux pour les croisières, Bassens pour le bois, Grattequina pour les granulats et Ambès, zone industrialo-portuaire), deux dans la partie intermédiaire (Blaye pour les céréales et Pauillac pour le pétrole), et l'avant-port du Verdon.

Les déboires du site du Verdon sont assez emblématiques des difficultés rencontrées par les projets dans l'estuaire à l'âge industriel. Après la guerre, c'est la crise du pétrole qui aboutit à la fermeture des trois raffineries implantées dans l'estuaire en quatre ans (Esso/Exxon Mobil en 1983, Shell, Elf avec l'avant-port en 1986-1987), mettant fin à son cycle pétrolier qui aura duré vingt ans. L'énergie nucléaire prend le relais avec la construction de la centrale de Braud-et-Saint-Louis inaugurée en 1981.

Ainsi, en dépit de constants aménagements industriels portuaires dans le temps long, de nombreux obstacles retardent des projets déjà tardifs par rapport à ceux d'autres ports ou à d'autres moyens de transport en expansion. Pour certains projets, cette inertie bordelaise conduit parfois à un retard de trente ans.

Il en va de même pour les projets d'infrastructures de transport. Si la construction du pont d'Aquitaine, inauguré en 1967, et celle du pont Chaban-Delmas, ouvert à la circulation en 2003 sont saluées pour leur prouesse technique, compte tenu de la largeur de la Garonne, deux autres grands projets restent voués à l'échec : le projet (fantasmé) d'un franchissement de plus de 10 kilomètres entre Royan et Le Verdon, resté longtemps inscrit dans les documents de planification, ou le projet fortement contesté de Grand Contournement autoroutier entre le Bourgeais et Arsac (qui a fait l'objet d'un débat public en 2003-2004, projet abandonné en 2008, mais qui revient régulièrement dans l'actualité). Les contestations augmentent car, au fil du temps, le regard change sur les projets d'aménagement et sur l'environnement.

L'âge du regard sensible

Le temps des aménagements lourds s'achève. L'abandon en 2008 et 2009 des projets de Grand Contournement et de terminal méthanier au Verdon en témoigne. De même que les contestations actuelles du projet de parc éolien du marais de Saint-Ciers-sur-Gironde au nom du risque qu'il fait peser sur la faune sauvage. Alors que le souci écologique se généralise dans la société et que montent en puissance les logiques de protection et de gestion environnementale, c'est un autre regard, beaucoup plus sensible, qui est porté aujourd'hui sur l'estuaire, un regard soucieux de la préservation de sa biodiversité.

Le suivi de l'écosystème fluvio-estuarien montre que la qualité de ce milieu fragile s'est dégradée. Depuis 50 ans, les eaux de l'estuaire sont surveillées en raison des rejets d'eau chaude de la centrale nucléaire. Depuis 15 ans, la qualité de l'eau est évaluée en continu sur les sept stations de mesure du réseau MAGEST (température, salinité, matières en suspension, oxygène dissous). Les polluants sont mesurés, notamment dans le bouchon vaseux qui se déplace dans l'estuaire au droit de Bordeaux.

Les zones humides affectées par des décennies d'aménagements sont désormais considérées comme un milieu relique pour l'accueil des oiseaux sauvages sur un axe migratoire majeur. Sous l'impulsion européenne des directives Oiseaux et Habitat, la réglementation française évolue, incitant à mettre en œuvre différents outils d'inventaire, de mesure et de gestion des zones humides ou de renaturation (ZNIEFF, ZPS, ZICO, Natura 2000). La loi sur l'eau de 1992 a institué les schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) pour une gestion intégrée et concertée entre les différents acteurs locaux. Le SAGE « Estuaire de la Gironde et milieux associés » est signé en 2013.

L'estuaire connaît, au XXI^e siècle, un regain d'intérêt pour ses espaces naturels et leur authenticité.

Naguère déprécié pour ses eaux vaseuses et bourbeuses, il est aujourd'hui vanté pour ses couleurs et ses lumières. Les carrelets dédiés à une pêche traditionnelle sont désormais proposés à la location pour des soirées privées très recherchées dans un cadre insolite et naturel. On revisite sur la rive droite, les ports de Vitrezay ou de Calonges où le parc Terres d'Oiseaux longe la centrale du Blayais ; sur la rive gauche, les guinguettes en bord d'estuaire, où se dégustent les « nouveaux » produits d'un « terroir local » comme les gambas de l'estuaire ou les huîtres affinées dans d'anciens marais salants. Des

expériences insulaires sont proposées pour passer quelques heures ou une journée sur l'île de Patiras dont « le Refuge » peut être privatisé. L'œnotourisme organise des mises en spectacle ; des croisières sont proposées pour découvrir les châteaux du Médoc depuis l'estuaire et les aménagements se font plus légers (de simples pontons en bois pour l'embarquement des passagers) ; la vague du mascaret attire de plus en plus de surfeurs et la demande de résidences secondaires dans les communes bordant l'estuaire s'accroît avec des critères de choix qui minimisent le risque d'inondation pour valoriser les éléments paysagers¹. Ces nouveaux attraits caractéristiques de ce troisième âge du regard sensible semblent en voie de consolidation.

Vers un quatrième âge ?

Les réflexions prospectives revisitent parfois des idées ou des projets expérimentés dans le passé. Une première piste serait ainsi de redonner pleinement sa valeur à l'échelle locale puisque « vivre l'estuaire » se pratique à l'échelle de micro-territoires. S'agissant des questions agricoles et alimentaires, par exemple, de plus en plus abordées au niveau

local (promotion des circuits courts, recherche de productions de qualité, respectueuses de l'environnement), les espaces estuariens, parce qu'ils sont traversés de longue date par des pratiques de solidarités, disposent d'atouts qui leur permettraient de contribuer au développement de nouvelles formes agroalimentaires.

Concernant l'énergie, la centrale nucléaire de Braud-et-Saint-Louis, raccordée au réseau électrique à partir de 1981, sera fermée progressivement à partir de 2035. Cette fermeture, programmée par la loi de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) de 2019, conduit à considérer les nouveaux relais d'une production diversifiée dans un mix énergétique. Les projets de parcs éoliens envisagés, suscitant le rejet de nombreux riverains, chasseurs et pêcheurs, sont revus à la baisse et risquent de grands retards dans leur mise en œuvre, voire l'échec. Le fleuve, dont le flux et le reflux représentent une puissance tranquille, est une piste à suivre : une première expérimentation d'hydrolienne sous le Pont de pierre à Bordeaux permet d'explorer une filière de production électrique à partir de l'énergie marémotrice de l'estuaire.

1 | CaMBo #17 « Prix de l'immobilier et risque inondation », p.67-69.

Autour de l'estuaire. 18 h 30 : l'immense estuaire. Digue de protection et carrelets au pied du phare Richard.



Concernant les mobilités quotidiennes, autre enjeu majeur aujourd'hui et demain, l'estuaire de la Gironde a bien une fonction de porte mais attend encore sa fonction de pont. Les bacs de Royan-Le Verdon et Lamarque-Blaye ont une clientèle fidèle, conduisant certains analystes à considérer que le fleuve est sous-utilisé. Considéré, dans un département métropolisé, comme un espace difficile à traverser, l'estuaire ne figure pas dans le projet de RER métropolitain en étoile. Pourtant, il nourrit régulièrement de grands espoirs et des projets (notamment de navettes entre les principales villes de l'estuaire), mais reste bien souvent absent des grands débats, comme lors du Grenelle des Mobilités en 2012.

Une autre piste pourrait permettre une vision estuarienne plus intégrée. Le fait qu'il ait été longtemps en position de frontière, en limite des régions Aquitaine et Poitou-Charentes, a fortement marqué les représentations et les mentalités.

En cours, la dynamique de création de parcs (2015 : parc naturel marin de l'estuaire et des pertuis charentais ; 2019 : parc naturel régional du Médoc) pourrait être poursuivie. À une échelle régionale, en effet, l'estuaire est désormais au cœur centre-ouest de la région Nouvelle-Aquitaine, ce qui invite à le

considérer sous un nouveau jour. Progressivement, les acteurs institutionnels pourraient l'envisager comme l'arête centrale d'un plus grand parc naturel régional susceptible d'englober les deux rives. À une échelle large, le regard pourrait être délibérément centré sur l'estuaire car, en matière d'aménagement, celui-ci reste un impensé. —

POUR ALLER PLUS LOIN

- A.-M. Cocula, É. Audinet, *L'estuaire de la Gironde, une histoire au long cours*, éditions Confluences, juin 2018.
- D. Coquillas, M. Le Collen, *Gironde estuaire, fleuve de vie*, A éditions, janvier 2005.
- C. Detcherry, *Le sentiment de l'estuaire*, éditions Le Festin, collection les paysages, Nouvelle édition octobre 2019.
- C. Detcherry, *Visages de l'estuaire*, éditions Le Festin, mars 2020.
- B. Sautour, J. Baron, *L'estuaire de la Gironde : un écosystème altéré ? Entre dynamique naturelle et pressions anthropiques*, Presses Universitaires de Bordeaux, novembre 2020.
- P. Siré, *Le fleuve impassible*, éditions Le Festin, collection les paysages, octobre 2016.
- SMIDDEST, *Stratégie estuaire 2014-2020*, <http://www.smiddest.fr/media/2212.pdf>, mai 2014.

Autour de l'estuaire. à 19 h 00 : la traversée de l'estuaire. Embarquement à Port Lamarque pour Blaye.

