

BORDEAUX METROPOLE ATLANTIQUE - François HUBERT (Résumé de la conférence du 19/11/2014)

Dans le cadre de la réforme territoriale en cours, nous allons connaître de profonds bouleversements : en fusionnant avec le Poitou-Charentes et le Limousin, la région espère rivaliser avec les Länder allemands ou les régions autonomes espagnoles ; en devenant Bordeaux Métropole, la Communauté urbaine (CUB) à l'ambition de reprendre sa place au sein des métropoles qui comptent au niveau européen.

Cette conférence se propose d'interroger le passé pour essayer de voir si l'histoire peut donner un sens à ces nouvelles ambitions de la ville et de la région.

Parce qu'elle fut de tout temps une ville portuaire Bordeaux a une histoire riche de relations multipolaires qui ont fait sa grandeur. Elle s'est toujours battue pour ne pas rester dans l'aire d'influence de Paris qui la desservait en la soumettant. Bordeaux n'aime jamais tant Paris que quand elle lui renvoie l'image de sa grandeur en accueillant ses maires comme premiers ministres de la France ! Mais en général, elle préfère traiter avec le reste du monde en profitant de l'accès aux océans que lui offre sa situation géographique.

C'est cette réalité historique qui me laisse à penser que Bordeaux fut autant une métropole atlantique qu'une ville française et c'est certainement cette ambition qu'on retrouve dans les projets d'aujourd'hui.

Territoires

Pendant des siècles et jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, les voies d'eau constituaient les principaux axes de communication et l'aire d'influence économique de Bordeaux se développait le long de la Garonne et de la Dordogne et de leurs affluents navigables. La ville rayonnait vers l'est et vers le nord beaucoup plus que vers ce sud qui définit l'Aquitaine actuelle. On peut même penser que les populations du sud lui étaient plutôt hostiles. Si l'on remonte à l'âge du fer, la Garonne constituait une frontière au delà de laquelle s'étendaient les territoires des Ibères alors que les habitants de Burdigala étaient des Celtes.

Strabon lui-même écrit que « les Aquitains se diffèrent des peuples de race gauloise tant par leur constitution physique que par la langue qu'ils parlent et ressemblent bien davantage aux Ibères¹».

Au IV^e siècle l'Aquitaine seconde qui regroupe Bordeaux, le Poitou, l'Aunis, la Saintonge, le Périgord, l'Agenais correspond mieux à cette zone d'influence bordelaise qui perdurera durant des siècles alors que la Novempopulanie ou Aquitaine troisième regroupe les territoires qui correspondent au Gers, aux Landes et à une partie des Pyrénées d'aujourd'hui et qui n'ont que peu à faire avec Burdigala.

Dans les siècles qui suivent, c'est naturellement des territoires des Charentes et plus encore de ceux drainés par les bassins versants de la Garonne et de la Dordogne que vont arriver les populations en quête d'une vie meilleure. Au XVIII^e siècle où la ville connaît une importante

1 Au temps des Gaulois, l'Aquitaine avant César, sous la direction de Christophe Sireix et Vincent Mistrot, Musée d'Aquitaine/ éditions Errance, p.9

prospérité économique, les migrants viennent majoritairement d'un vaste territoire qui va des Charentes jusqu'en Ariège.

Mais si le nord et l'est définissent l'ère économique dominante de Bordeaux, il n'en reste pas moins vrai que culturellement et linguistiquement, la ville appartient au vaste ensemble occitan et qu'on y parle gascon depuis le Moyen-âge.

En réalité l'ère d'influence de Bordeaux s'est exercée au cours des siècles sur des territoires fluctuants mais qui correspondent au sud-ouest de la France. En regroupant les régions Aquitaine, Poitou-Charentes et Limousin autour de Bordeaux, la réforme territoriale rattache la métropole à des territoires qui ont fait son dynamisme dans le passé.

Et lorsqu'on compare ce projet avec les cartes anciennes, on s'aperçoit que la nouvelle région correspond pratiquement à l'Aquitaine des Plantagenets (qui intégrait en plus l'Auvergne) !

Peuplement et commerce

Le peuplement commence véritablement avec l'arrivée massive des Bituriges Vivisques qui fondent Burdigala au tout début de notre ère.

Il s'agit manifestement d'un peuple allié des Romains que César va récompenser en lui offrant un territoire appelé à devenir, par sa situation géographique, l'un des hauts lieux des échanges économiques de l'Empire.

Burdigala, le premier nom de Bordeaux, désigne étymologiquement un petit promontoire, un havre de paix au milieu des marécages.

Ce site, humide et entouré de marécages n'est pas un lieu où il fait bon vivre et Bordeaux ne s'est pas édifié dans la facilité. Durant des siècles les taux de mortalité sont très élevés pour cause de climat malsain et la forte immigration est l'une des « variables d'ajustement » qui permet de compenser les déséquilibres démographiques. Cette forte exogamie n'est certainement pas étrangère au dynamisme de la ville.

C'est peut-être cette lutte pour la vie qui donne cette légendaire fierté bordelaise. Selon certains étymologistes, Biturige voudrait dire en langue gauloise « roi (rix) du monde (bitu) », ce qui laisse déjà présager de ce que sera la prestigieuse destinée des Bordelais !

Qui veut faire du commerce doit emprunter ces routes qui relient le monde méditerranéen aux îles britannique et à l'Europe du nord-ouest et détiennent la clé de la fortune.

Si les Romains ont établi leur *emporium* (place de commerce) en ce lieu, c'est parce qu'ils avaient compris qu'il est le mieux placé pour contrôler le grand commerce maritime et fluvial. Ici la Garonne forme son premier grand méandre depuis l'estuaire ce qui ralentit la force des courants favorisant le mouillage des navires et la Devèze offre un havre bien protégé qui deviendra rapidement le premier port de la ville.

Avant la fin du premier siècle la région bordelaise a bénéficié de l'apport romain pour implanter un vignoble qui désormais concurrence les productions hispaniques et italiques. On ne peut que constater qu'en moins d'un siècle, les premiers bordelais ont mis en place toutes les conditions nécessaires à la naissance d'une grande métropole : production de denrées exportables avec une forte valeur ajoutée, contrôle de l'un des axes principaux du commerce est-ouest, concentration des pouvoirs politiques et administratifs.

D'eau et de vin

La source permanente de profit des Bordelais qui leur a assuré une rente de situation sur une période de près de 1000 ans, c'est bien sûr le vin.

Au temps d'Ausone (IV^e siècle) le vignoble bordelais était établi et jouissait d'une certaine notoriété, mais il faut attendre le début du deuxième millénaire pour qu'il commence à donner à Bordeaux un rayonnement qui ne s'est jamais démenti jusqu'à nos jours.

On peut considérer que l'expansion économique de Bordeaux commence véritablement au XIII^e siècle. L'Angleterre était à cette époque le principal débouché des productions de la côte atlantique mais les navires anglais s'approvisionnaient essentiellement à La Rochelle où ils chargeaient le sel et les vins d'Aunis et de Saintonge. En 1224 le roi de France, Louis VIII, qui est en campagne contre les possessions continentales des Plantagenêt obtient la reddition de La Rochelle². Désormais fermé aux navires anglais, le port périclité, ouvrant une ère de prospérité à celui de Bordeaux où se reporte tout le trafic maritime de l'Angleterre ! Pour remplacer les vins blancs d'Aunis et Saintonge, les Bordelais proposent le clairnet qui voit s'ouvrir subitement de nouveaux débouchés. Il faut accroître le vignoble et faire venir des vins du haut pays pour satisfaire une demande sans cesse croissante. C'est une vaste région viticole - les bassins versants de la Garonne et de la Dordogne- qui connaît alors un développement sans précédent. La production et la commercialisation du vin deviennent le moteur d'une extraordinaire expansion démographique qui est à l'origine, selon l'historien Michel Coste, des villes nouvelles : les bastides.

Comme l'avait fait remarquer le grand historien de l'histoire maritime bordelaise Jacques Bernard³, Bordeaux représente surtout, aux 15^e et 16^e siècles une « civilisation de fleuve, de bateliers et de pêcheurs, en rapport avec un marché rural ». Pour aller à Bordeaux, en effet, il faut avoir une raison d'y aller. Par rapport aux grands itinéraires atlantiques qui vont de la péninsule ibérique à la Bretagne et à l'Angleterre, aller à Bordeaux représente un détour difficile et dangereux.

Mais on allait à Bordeaux pour les produits de son arrière pays : le vin d'abord, mais aussi le sel de l'estuaire et des îles de Ré et d'Oléron, les blés du Médoc, les prunes du Quercy, laines d'Agen, la résine des landes, les châtaignes et les noix du Limousin et du Périgord, mais aussi le miel, les eaux de vie, le bois, le pastel de Toulouse.

L'essentiel du trafic de la Ville provenait de son hinterland, mais ces produits ont permis à la

2 Michel Coste, Antoine Roux, Bastides, villes neuves médiévales, Desclées de Bouwer, 2007 p.13.

Voir aussi « Vignes à la carte, mille ans d'évolution du Bordelais », archives départementales de la Gironde, 2013, p.11

3 Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400- vers 1550)*. Paris, S. E. V. P. E. N., 1968.

ville de s'ouvrir au grand commerce maritime. Même si la reconquête de la Guyenne par les Français en 1453 se traduisit par une forte diminution des exportations de vin et donc la ruine du commerce bordelais, celui-ci cependant s'ouvrit de nouveaux débouchés dans les décennies qui suivirent avec l'ouverture, à la fin du 16e siècle, du marché des Provinces-unies (au début du siècle, Amsterdam est la grande place financière européenne), les pays de la Hanse et même la Russie.

C'est aussi à ce moment là que le port quitte l'estey de la Devèze pour devenir un port de rivière comme le montrent les dessins de Van der Hem.

On peut donc considérer qu'au Moyen-âge et à la Renaissance Bordeaux fut une ville atlantique, par ses liens avec l'Angleterre, puis par son ouverture aux provinces Unies, aux villes hanséatiques et aux pays de la Baltique.

Cosmopolitisme

Si Bordeaux fut une métropole mondiale, c'est aussi parce qu'en son sein se croisaient des populations venues de tous les horizons du monde connu. Le port de la Lune bruissait des langages des centaines de marins qui animaient ses berges.

Beaucoup de populations migrent à Bordeaux au fil du temps de toutes les régions du grand sud-ouest mais aussi des pays ibériques, des îles britanniques des pays de la Hanse ou des Provinces-unies. Il s'agit en réalité de populations venues de contrées qui entretiennent des relations commerciales avec la ville, par voie fluviale ou maritime, souvent depuis des temps immémoriaux.

De ce fait, les marchands qui se livrent au négoce, qu'il s'agisse du cabotage le long des côtes atlantiques ou, plus tard, de la grande aventure transocéanique, sont originaires de cette façade maritime européenne qui a des intérêts à Bordeaux pour le commerce des vins, des blés, des pastels et plus tard les denrées coloniales. Pour organiser les échanges, les marchands de ces pays ont installé des comptoirs à Bordeaux qui jouent un rôle économique majeur dans le développement de la ville. De tout temps, c'est le cosmopolitisme qui a fait la force de Bordeaux.

Ces populations de marchands venus de divers horizon géographiques pratiquent également des religions différentes⁴ ce qui ne les empêche pas de cohabiter pacifiquement, même dans les périodes d'intolérance, autour des intérêts supérieurs du commerce.

Si Le cosmopolitisme est l'une des clés du dynamisme de la ville sur le plan économique, Il l'est aussi sur l'avancée des savoirs et des idées. Le commerce des biens favorise celui des idées et ce n'est pas par hasard si Montaigne et Montesquieu sont bordelais et si la ville a été l'un des hauts lieux de la diffusion des idées des Lumières

Commerce colonial

Bordeaux a organisé moins d'expéditions négrières que Nantes -480 contre 1714- mais ce

4 Paul Butel, Jean-Pierre Poussou, la vie à Bordeaux au XVIIIe siècle, éditions Cairn, 2005, p.25 et sq

n'est pas pour des raisons morales : ce sont les conditions géographiques, historiques et économiques qui conduisent la ville à privilégier le commerce en « droiture », c'est-à-dire en ligne directe avec les Antilles. De Bordeaux partent les produits de l'arrière pays : blés, vins, fruits, objets manufacturés dont ont besoin les colons dans les îles. Au retour les navires ramènent des denrées coloniales. La géographie explique ce commerce par le simple fait que, grâce à la Garonne et à la Dordogne et à leurs affluents qui sont navigables, la ville accède facilement aux productions de ce riche et vaste arrière pays qu'elle peut ensuite transporter en « droiture » avec de copieux bénéfices.

Bordeaux devient le premier port colonial dès 1740. Les routes maritimes toujours actives depuis le Moyen-âge pour le vin permettent aux négociants bordelais de redistribuer les denrées coloniales, domaine dans lequel ils tiennent désormais une position hégémonique.

Economie de plantation

Si l'on considère que le XVIIIe siècle est le grand siècle de l'économie bordelaise, c'est bien sûr parce que la ville contrôle la production et la commercialisation des deux produits qui dynamisent l'économie mondiale : Le vin bien sûr et, désormais, le sucre.

Bordeaux a bénéficié d'un avantage considérable : Durant tout le 18^e siècle, la France a gardé Saint-Domingue dont elle s'était vu reconnaître la propriété à l'issue de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697). Or Saint-Domingue, la « perle des Antilles », qui produit sept fois plus de sucre que la Martinique ou la Guadeloupe est « l'Eldorado des Aquitains » pour reprendre le titre d'un livre de l'historien Jacques de Cauna. A la fois parce que l'essentiel du commerce bordelais se fait avec cette île, mais aussi parce que les Bordelais et les Aquitains constituent près de 40% de la population de l'île⁵. Ce sont eux en particulier qui possèdent les plantations d'indigo, de café et surtout de sucre qui font la fortune de Bordeaux.

Comme on l'a dit précédemment, Bordeaux a certes moins pratiqué la traite des noirs que Nantes, mais elle a beaucoup plus vécu de l'esclavage puisque ce sont des propriétaires originaires de cette région qui possédaient les plantations et donc les esclaves. En outre, la ville s'est beaucoup enrichie de la redistribution dans tous les ports d'Europe de l'ouest des denrées produites par les esclaves.

Ce système était voué à l'implosion comme l'avaient pressenti des personnalités comme Adam Smith et les physiocrates ou André-Daniel Laffon de Ladebat à Bordeaux qui défendaient l'idée que le travail salarié serait nettement plus productif que l'esclavage. Mais ce système était si profondément ancré dans les mentalités qu'il fallut une explosion de violence pour le remettre définitivement en cause. Les soulèvements de 1791 se sont poursuivis jusqu'en 1804, année où Saint-Domingue est devenue sous le nom d'Haïti la première république noire au monde. Il fallut encore attendre 44 ans pour que la France abolisse définitivement l'esclavage dans ses colonies (1848).

5 Jacques de Cauna L'Eldorado des Aquitains, Atlantica 1999 et, du même auteur, Au temps des îles à sucre, Karthala, 1987

Rayonnement

Bordeaux, du fait de son dynamisme économique, a pu connaître à certaines périodes d'importantes arrivées de populations. Ce fut le cas au XVIII^e siècle où la ville a doublé sa population, passant de 55 000 habitants au début du siècle à 110 000 à la veille de la Révolution française. Mais le port fut aussi -on le sait moins- l'un des grands points de départ des émigrés vers le nouveau monde.

Tout au long du XVIII^e siècle les échanges sont permanents entre Bordeaux et les îles et principalement Saint-Domingue. De ce fait c'est par le port de Bordeaux que partent tous les Aquitains qui ont des affaires dans l'île. Il est intéressant de noter qu'après les révoltes d'esclaves qui conduisent à son indépendance en 1804, une partie des Blancs revient en Aquitaine mais la majorité part avec ses esclaves à Cuba pour créer de nouvelles plantations. Les émeutes anti française de 1809 consécutives à l'invasion de l'Espagne par Bonaparte contraignent ces populations à fuir à nouveau, cette fois vers la Louisiane. Durant cette période, environ 15 000 anciens habitants de Saint-Domingue vont s'installer à la Nouvelle Orléans. Cette population composée de blancs, d'esclaves et de libres de couleur à proportions à peu près égales va profondément modifier la sociologie et la culture de la Ville⁶ qui est encore aujourd'hui considérée comme la plus créole des Etats-Unis. Il se produit alors des métissages culturels considérables dont l'une des manifestations sera l' « invention » du Jazz⁷.

Cette réalité historique montre bien aussi qu'entre Bordeaux, Saint-Domingue, Cuba et la Louisiane se met en place un espace culturel atlantique qui justifie qu'on puisse considérer qu'à cette époque encore Bordeaux est une « métropole atlantique ».

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle le port devient l'un des hauts lieux de l'émigration vers les Amériques. Entre 1865 et 1920, il a vu partir près de 371 000 migrants⁸. Pour ces milliers de personnes, Bordeaux était la dernière ville du vieux continent qui s'offrait à leurs yeux car les voyages étaient sans espoir de retour.

La très grande majorité d'entre eux choisit le Nouveau-monde : le Canada, les Etats-Unis (destination favorite des Italiens), et surtout l'Amérique latine qui attire à elle seule 82% des migrants au départ de Bordeaux : Vénézuéla, Brésil, Chili, mais principalement l'Argentine. Le port de Buenos-Aires est le terme de la majorité des navires qui, partant de Bordeaux, l'ont rejoint après avoir fait des escales à Lisbonne, Dakar, Rio de Janeiro et Montevideo.

Les difficultés économiques sont toujours la cause des départs. Pour les gens des bassins versants de la Dordogne et de la Garonne la principale cause d'émigration est liée aux crises

6 Nathalie Dessens, De Saint-Domingue à la Nouvelle-Orléans : histoires de créolisation in *Ils ont fait les Amériques*, Collectif, presse universitaires de Bordeaux, 2012

7 Voir à ce sujet le texte de Florent Mazzoleni in *Bordeaux au XVIII^e siècle, le commerce atlantique et l'esclavage*, p. 193 et sq.

8 Philippe Roudié, Bordeaux, port d'émigration lointaine (1865-1918), in *revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde, 1983-84*, p.167

qui touchent successivement la vigne : oïdium à partir de 1851, phylloxera en 1865, mildiou vers 1878.

Vers un nouveau monde

Bordeaux a été de tout temps ouvert à tous les vents du monde. On a surtout parlé du XVIIIe siècle, mais le XIXe qui, pour l'histoire du port de la Lune se poursuit jusqu'à la première guerre mondiale, n'est pas en reste. En concurrence avec Paris, Lyon et Marseille, Bordeaux est au cœur du négoce avec les colonies et dès les années 1840, les firmes locales sont présentes au Sénégal, en Gambie et en Casamance où elles développent la culture de l'arachide.

Les « Bordelais » sont aussi présents à la Réunion, à Madagascar (maison Faure) ; ils approvisionnent le corps expéditionnaire en Cochinchine, s'implantent au Cambodge, et en Indochine (Denis frères). Les maisons Bordes et Ballande partent à la conquête du Pacifique : depuis Valparaiso, elles contrôlent le commerce avec Nouméa et assurent le service régulier de Tahiti.

Des compagnies aux noms mythiques ouvrent la porte du grand large : Compagnie générale transatlantique, Messageries impériales, Chargeurs réunis, Sud atlantique.

Cette grande aventure maritime s'estompe après la seconde guerre mondiale, les infrastructures portuaires qui doivent s'adapter aux navires de fort tonnage glissent vers l'estuaire. D'autres industries qui étaient apparues au début du XXe siècle, comme l'automobile et l'aéronautique, occupent désormais une place dominante et la mémoire collective oublie les milliers de bateaux qui chaque année venaient mouiller devant les Chartrons, la Bourse ou Paludate.

Forte d'une identité façonnée par son cosmopolitisme autant que par ses racines aquitaines, elle doit s'inventer de nouveaux territoires, de nouveaux réseaux et une nouvelle présence au monde, en d'autres termes un nouvel avenir. Cette alchimie complexe où les effluves du passé imprègnent de nouveaux rêves de grandeur explique peut-être cette fascination qu'exerce désormais la « ville la plus attractive de France » !

François HUBERT

Conservateur en chef

Musée d'Aquitaine

On trouvera un développement complet de ce texte dans le livre :

« Métropoles, quel devenir pour nos villes ? Bordeaux, Paris, Talence, New-York, mythes et rites urbains », sous la direction de Christian Sallenave, éditions Bastingage, 2014.