



Jean Dumas

---

## Industrialisation et désindustrialisation de la pointe de l'Entre-deux-Mers

In *L'Entre-deux-Mers à la recherche de son identité*, Actes du quatrième colloque tenu à Saint-Loubès, Lormont et Saint-Louis de Montferrand les 15, 16 et 17 octobre 1993, CLEM, 1994, pp. 151-160.



Conditions d'utilisation : l'utilisation du contenu de ces pages est réservée à un usage personnel et non-commercial. Toute autre utilisation est soumise à une autorisation préalable du CLEM. Contact : [clempatrimoine@free.fr](mailto:clempatrimoine@free.fr).



Citer ce document : Dumas (Jean), Industrialisation et désindustrialisation de la pointe de l'Entre-deux-Mers, *L'Entre-deux-Mers à la recherche de son identité*, Actes du 4e colloque tenu à Saint-Loubès, Lormont et Saint-Louis de Montferrand les 15, 16 et 17 octobre 1993, CLEM, 1994, pp. 151-160.  
<http://www.clempatrimoine.com>

# Industrialisation et désindustrialisation de la pointe de l'Entre-Deux-Mers

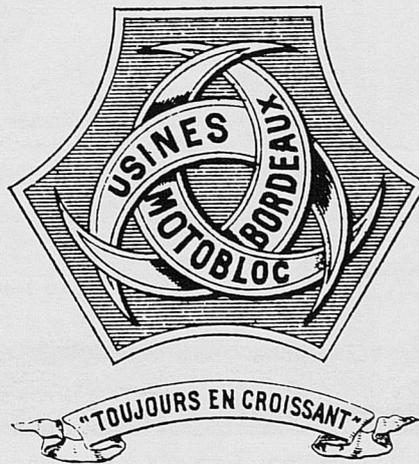
JEAN DUMAS

Géographe

Professeur à l'Institut d'Etudes Politiques  
de Bordeaux

Directeur de la Maison des Sciences  
de l'Homme d'Aquitaine

Pour le géographe, les vicissitudes de l'industrialisation de la pointe de l'Entre-Deux-Mers — le Bec d'Ambès — illustrent remarquablement deux grands thèmes de ce phénomène majeur qu'est l'évolution de la localisation des hommes et de leurs activités, phénomène bien connu sur le plan scientifique. Elles sont tout d'abord l'expression des grandes mutations qui ont marqué les espaces *industrialo-portuaires* anciens, ceux qui s'établissent durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et se modifient au gré de l'évolution mondiale des techniques du transport maritime et de la transformation des matières premières. En second lieu, elles fournissent, au regard scientifique, un bon exemple des modalités de constitution d'une agglomération dans ces zones de *dynamiques périphériques* où l'urbanisation saccadée mord progressivement sur le tissu rural ancien.



Marque de fabrique de la Société des Automobiles Motobloc fondée en 1902 à Bordeaux Bastide, rue des Vivants. (coll. part.).

Pour les habitants et leurs élus, les mouvements économiques s'accompagnent de changements sociaux dont les rythmes vont s'accroissant depuis une trentaine d'années. Ils modifient les bases de la vie locale, changeant les objectifs des communes en les faisant passer de la dépendance

passive d'un puissant bassin d'emploi industriel à la fonction, plus active mais plus ambiguë, d'organisatrices du développement et de la cohésion de sites résidentiels s'inscrivant dans les déchirures des activités traditionnelles. Au sein de la Communauté Urbaine de Bordeaux, les rapports de pouvoir reflètent les modifications locales, de même que la relation aux grandes autorités publiques, le Port autonome tout particulièrement, évolue en fixant des objectifs incertains de développement.

C'est donc une *histoire socio-spatiale* que nous allons tenter d'édifier à la lumière crue d'une crise violente qui aboutit à la disparition de formes de développement géographique que l'on pensa, trop longtemps, sinon intangibles, du moins, bien assurées <sup>1</sup>.

L'INDUSTRIALISATION,  
LA CONSTITUTION D'UN COMPLEXE  
INDUSTRIALO-PORTUAIRE (1865-1965)

L'occupation industrielle de la presqu'île d'Ambès se fait en trois phases, du sud vers le nord pour atteindre le « Bec », en laissant toutefois de nombreux espaces interstitiels. Il s'agit d'un *flux spatial* qui pousse l'agglomération vers le site de la confluence, vers un aval fluvial qui s'intégrerait laborieusement à l'économie urbaine<sup>2</sup>.

C'est d'abord la construction navale qui se développe aux confins de Lormont et de Bordeaux, essaimant durant la prospérité du Second Empire depuis les quais bordelais de Queyries. Repris en 1882 par la puissante société Schneider, le principal chantier de Lormont, les Etablissements Bichon Frères, est à l'origine d'une implantation qui marquera profondément cette zone jusqu'en 1970. Car les commandes, principalement militaires, poussent la grande société propriétaire à développer son site par le creusement successif de trois cales et d'un grand bassin de construction. L'emploi s'y développe, avec 2 500 salariés au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les Chantiers de la Gironde constituent un pôle actif de l'urbanisation et de l'organisation ouvrière ; le développement des sous-traitances se fait plutôt à La Bastide, à proximité de la gare, mais il marque aussi Lormont poussant même quelques fabrications jusqu'à Bassens et Ambarès.



L'usine Talbot à Lormont, pendant la guerre 1914-1918, abritait le 3<sup>e</sup> groupe d'aviation, devenue ensuite la manufacture de pâtes alimentaires Bozon-Verduraz. Photographie Marcel Delboy, carte postale phototypie. (Coll. Amis du Vieux Lormont).

# FORGES ET CHANTIERS DE LA GIRONDE



Le paquebot "MASSILIA" (15.360 t. j. b.) dans la cale sèche de 203 m. de long appartenant à la Société

## CONSTRUCTION ET RÉPARATION DE NAVIRES DE COMMERCE ET DE GUERRE DE TOUTES DIMENSIONS

Téléphone:  
ANJOU 72-13

16, boulevard Malesherbes — PARIS (VIII<sup>e</sup>)

Télégrammes:  
Girochantig 123 - Paris

Chantiers et Ateliers à BORDEAUX, 125, quai de Brazza.

Forges et chantiers de la Gironde, publicité dans Bordeaux et le Sud-Ouest Economique, Delmas, Bordeaux, sept.-oct. 1935.

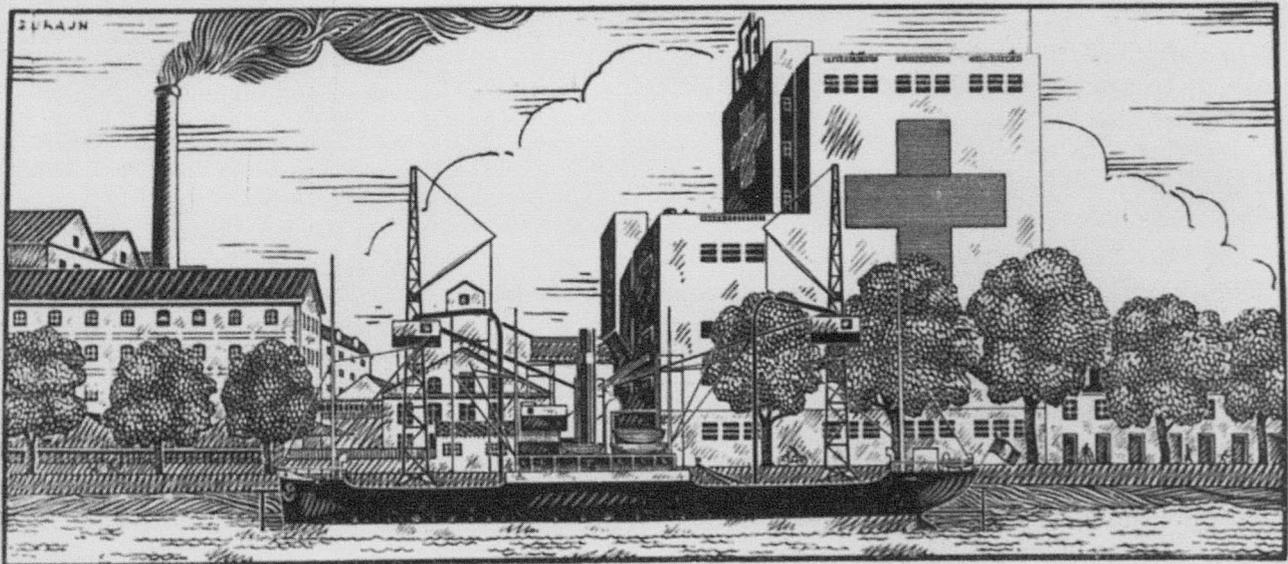
Après l'essor de la grande construction navale métallique, l'industrie chimique minérale constitue la deuxième des phases industrialisantes du secteur, mobilisant beaucoup moins d'emplois, mais s'inscrivant plus fortement dans l'espace, avec des sites multiples accrochés aux rives par de multiples appontements. Entre 1891, date de la fondation de la Compagnie Bordelaise de Produits Chimiques qui s'installe au cœur de la plaine de Queyries, 1912 où la Société Bertrand vient à Bassens et 1916



Les Grands moulins de Bordeaux. Photographie anonyme (dito), 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> trimestre 1948.



Dessin publicitaire par Robert Cami pour les Etablissements Belliard (dito), 2<sup>e</sup> trimestre 1949.



L'Huilerie de la Croix-Verte, de la grande Huilerie Bordelaise. Dessin publicitaire (dito) novembre-décembre 1941.

## C<sup>IE</sup> BORDELAISE DES PRODUITS CHIMIQUES

Capital : 35.000.000 Frs

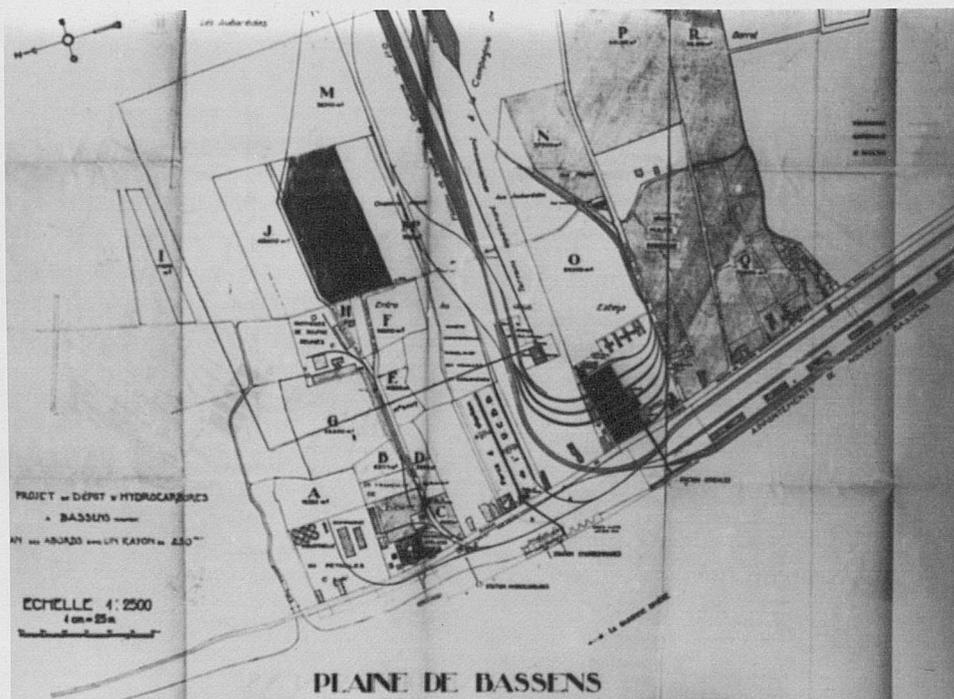
ACIDE SULFURIQUE – SUPERPHOSPHATES – PHOSPHATES MOULUS ET ENGRAIS COMPOSÉS  
**PHOSAMO (Engrais complet) – SULFATE de CUIVRE**  
BORTOX (INSECTICIDES AGRICOLES) – BOUILLIES CUPRIQUES

Usines à BORDEAUX, SÈTE, ROUEN et NANTES – Bureaux : 28, place Gambetta – BORDEAUX

Publicité pour Compagnie Bordelaise de produits chimiques (dito). Novembre-Décembre 1941.

où le premier producteur national d'engrais Kuhlmann se fixe près de « La Bordelaise », les éléments différenciés d'un ensemble chimique vivant des importations pour fournir l'arrière-pays se mettent en place, marquant Bassens en attendant de déborder sur Saint-Louis-de-Montferrand. Fabrication d'engrais grâce aux nitrates puis, surtout, aux phosphates marocains, et, fait plus original, car reposant sur des innovations bordelaises, élaboration de composés cupriques et soufrés pour traiter les cultures et, surtout, la vigne, constituent les spécialités d'un ensemble fort d'une dizaine d'entreprises entre 1930 et 1950. Les embranchements ferroviaires y jouent un grand rôle, on se trouve bien dans un site classique de rupture de charge valorisée par l'industrie.

La troisième strate s'édifie, de manière plus saccadée, sur la réception des produits pétroliers, d'abord pour l'éclairage puis pour les véhicules. Dans les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, un vaste triangle d'approvisionnement se constitue, dont la pointe aval est sise à Blaye, la seconde à Saint-Loubès avec l'importante usine Deutsch de la Meurthe et, la troisième, avec, en face à face, les sites de Bègles et de Floirac. Les années 20 voient la disparition de Saint-Loubès, l'amointrissement de Bègles et Floirac mais l'implantation d'une filiale de Texaco à Ambès et d'une usine de Schell à Pauillac. Ce glissement vers l'aval se trouve confirmé après la Seconde Guerre : bombardé, le site de Pauillac ne sera reconstitué que beaucoup



Zone dite Entre deux Esteys, en bordure de Garonne sur le territoire de Bassens jouxtant Saint-Louis de Montferrand comprise entre l'usine de l'Everite et la Poudrerie Nationale de Bassens. Plan dressé en 1935. Archives départementales de la Gironde, 5 M 332.

plus tard, celui de Blaye est abandonné, tandis que s'affirme l'équipement du Bec d'Ambès. Caltex, se substituant à Texaco, édifie en 1948 une nouvelle usine à Ambès, tandis que la mise en exploitation du gisement de Parentis amène Esso à construire à proximité une autre raffinerie en 1959. La présence d'une capacité de raffinage de 6 millions de tonnes amène l'édification d'une centrale thermique et de diverses unités de stockage et de conditionnement de gaz liquéfiés puis, au début des années 60, des usines Cofrablack et Michelin qui élaborent du caoutchouc synthétique.

Ainsi, au cœur de l'expansion industrielle, Bassens et Saint-Louis-de-Montferrand bénéficient de la coalescence d'un essaimage industriel venu du sud,

avec la chimie minérale et, dans une moindre mesure, la chaudronnerie, et du nord à partir de l'ensemble de réception et de raffinage des hydrocarbures du Bec d'Ambès. Il y a bien eu constitution d'un des grands ensembles industriels bordelais. On observera que, chronologiquement, il s'inscrit dans une charnière : plus récent que les sites de Bacalan et de la Gare Saint-Jean déjà marqués par le déclin à la fin des années 50, il précède l'essor de l'aéronautique du « quadrant ouest » qui s'affirme après 1970, alors que la « presqu'île » est entrée, elle-même, dans le cycle du dépérissement.

LES CARACTÈRES FONDAMENTAUX  
D'UNE TROP BRÈVE  
INTÉGRATION SPATIALE

A l'aval de Bordeaux, le pays de la confluence entre Dordogne et Gironde forme un véritable *site réactif*; il est l'expression des modes de constitution des ensembles industrialo-portuaires depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et son évolution permet de poser les conditions de la relation entre croissance urbaine et transformations industrielles.

Le premier et évident caractère qui apparaît est celui de la *rupture de charge*. Entre le domaine maritime, support de l'acheminement de produits absents du territoire national, et l'espace terrien acheteur et consommateur, s'insère le domaine estuarien, apte aux approches protégées et aux déchargements. Là se placent les appontements fixant dans un pays aux structures foncières lâches les entreprises qui absorbent des produits de faible valeur unitaire afin de les enrichir par des technologies convenables avant de distribuer dans l'arrière-pays le résultat des transformations : des phosphates naissent les engrais homogénéisés et conditionnés ; le sulfate de cuivre de la « bouillie bordelaise » est issu de combinaisons variées de composés minéraux du cuivre et du soufre ; du naphte vient le pétrole lampant des lampes, du pétrole est issue l'essence.

Toujours, la différence très significative des coûts de transport oblige à la localisation, alors que la nature des usines, leurs fumées et les possibilités d'explosion suscitent une localisation quelque peu éloignée des zones d'habitat et sur des terrains importants, car il faut stocker en aérant et en segmentant les risques. Pour la construction navale, la rupture réside dans le rapport entre la multitude des pièces mécaniques à élaborer dans des ateliers spécialisés et leur assemblage dans les bassins, à sec dans les phases initiales, puis mis en eau dès que le navire a été lancé. L'existence de trafics importants, donc l'intérêt des transporteurs pour le lieu, amène le développement, la qualification ancienne de la main-d'œuvre dans l'art naval achevant la fixation du « chantier » : sur ces bases, Schneider investit et compense par les commandes militaires ce que les besoins civils ne parviendraient pas à justifier.

La rupture de charge est source de diversité, elle est source, aussi, de *segmentation*, parfois de réelle *désarticulation*. Chaque filière productrice se développe sans grand

Publicité  
pour les aciéries  
de Longwy  
quai Deschamps  
à Bordeaux Bastide.  
Sud Ouest économique,  
Delmas, Bordeaux,  
2<sup>e</sup> trimestre 1949.

Publicité  
pour le Gazogène  
« Gazfort » (dito),  
n° 319-320,  
1<sup>er</sup> février 1941.

effet de complémentarité avec les autres, ni sans appel à l'entraînement et au bourgeonnement des utilisations. Chimie minérale et chimie organique sont deux systèmes différents, la première broie, chauffe, trie et dissout, la seconde distille progressivement et agit par catalyse sur la structure des produits. L'éloignement des marchés respectifs renforce les spécificités mutuelles, biens industriels semi-élaborés et carburants pour la chimie organique qui trouve ses clientèles surtout en milieu urbain, exploitations agricoles pour la chimie minérale qui dépend des possibilités d'organisation et de développement des régions rurales et passe par des négociants de mieux en mieux structurés. Quant à la construction navale, ses métiers sont ceux de la métallurgie et de la mécanique, certains de ses fournisseurs font aussi de la maintenance sur les bâtiments industriels mais son monde la rapproche de la construction de matériel de chemin de fer de La Bastide et de Floirac, elle est étrangère à l'univers économique des « chimistes ». Ainsi la constitution spatiale progressive d'un univers lié au fleuve, fixant une société dominée par les travailleurs de l'industrie<sup>3</sup>, masque une profonde hétérogénéité ; la réalité d'espaces industriels dominants ne suffit pas pour créer une communauté de destins et une solidarité des interpénétrations.

## Sté DES ACIÉRIES DE LONGWY

Sté Anonyme au capital de 150.250 francs  
Siège social : 103, rue La Boétie — PARIS (8<sup>e</sup>)  
R. C. de la Seine — N° 283.08.10

Principales fabrications de nos Ateliers de BORDEAUX, 110, rue Achard.

### Fours à carboniser

Les plus perfectionnées, rendement maximum en charbon de bois de haute qualité pour gazogènes.  
Les plus durables.  
Nombreuses références à la disposition des acheteurs.

### Gazogènes

### Bouteilles en acier embouti

### Portes de gazogènes

### Pièces de forge

### Modèles bois pour fonderie

### Meubles en bois tous modèles

A charbon et à bois.  
Pour gaz comprimés à haute pression.  
Et toutes pièces en tôle emboutie.  
Brides, manchons, etc...

Pour tous renseignements, s'adresser :

## Sté DES ACIÉRIES DE LONGWY

39-44, quai Deschamps — BORDEAUX-BASTIDE

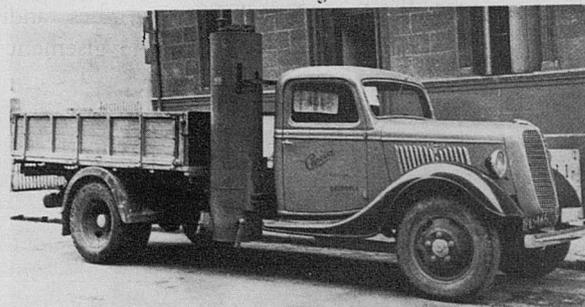
LONGOMÉTAL - BORDEAUX

Téléphone : 934.07 - 08 - 09

## GAZOGÈNE "GAZFORT"

QUATRE ANNÉES D'EXPÉRIENCE HOMOLOGUÉ DÉFINITIF N° 56

Haut rendement — Faible consommation — Tous les Équipements — Toutes les puissances  
Camions, Camionnettes, Voitures, Tracteurs, Moteurs fixes et Marins



PINASSAUD & DESCORPS, Constructeurs, 38, rue Gustave-Carde, BORDEAUX-BASTIDE

L'hétérogénéité des savoir-faire techniques se trouve définitivement dessinée par l'établissement d'une forte dépendance de centres de décisions extérieurs à Bordeaux. Les industries portuaires sont une construction du grand capitalisme à tendance oligopolistique tel qu'il se met en place à la charnière des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, et qu'il se confirme ensuite à travers crises et guerres. Fortement capitalistiques, les filières techniques mises en œuvre imposent des effets de taille qui ne peuvent être atteints que par la concentration et l'action sur les débouchés. Dans ces conditions, et bien qu'il y ait des traces historiques d'antériorités familiales, le site étudié constitue seulement une base territoriale pour des entreprises à la recherche de l'organisation d'un marché au moins national.

Toute l'histoire de la chimie de la presque-île d'Ambès est la parfaite illustration de ces caractères. Dans la chimie minérale, si la Compagnie Bordelaise de Produits Chimiques est bien d'origine locale (la famille Mathieu), c'est bien autour de Péchiney, de Saint-Gobain et de la Société Pierrefitte que s'organise l'évolution du site bordelais qui reproduit les accords de concentration noués au niveau national. Les choses en vont de même avec l'activité pétrolière : dès avant 1914, sociétés américaines et même austro-hongroises se disputent un marché où se présentent également entreprises locales et nationales (Deutsch de la Meurthe). A partir de 1920, les choses se simplifient puisque le développement du Bec d'Ambès sera l'affaire des américains Caltex et Esso en attendant que le premier, mais c'est tardivement en 1971, n'entre dans le giron d'Elf-SNPA à la suite d'accords internationaux. La venue d'E.D.F. entérine la fixation d'un site producteur de fuels lourds et son couplage avec la venue du gaz de Lacq ; la centrale thermique participe d'un schéma national



La pointe de l'Entre-Deux-Mers au bec d'Ambès en 1951. Photographie Armée de l'Air dans Richesse de France, 1<sup>er</sup> trimestre 1952, Delmas, Bordeaux.

fondé sur l'interconnexion des sites producteurs et leur détachement de leur environnement immédiat.

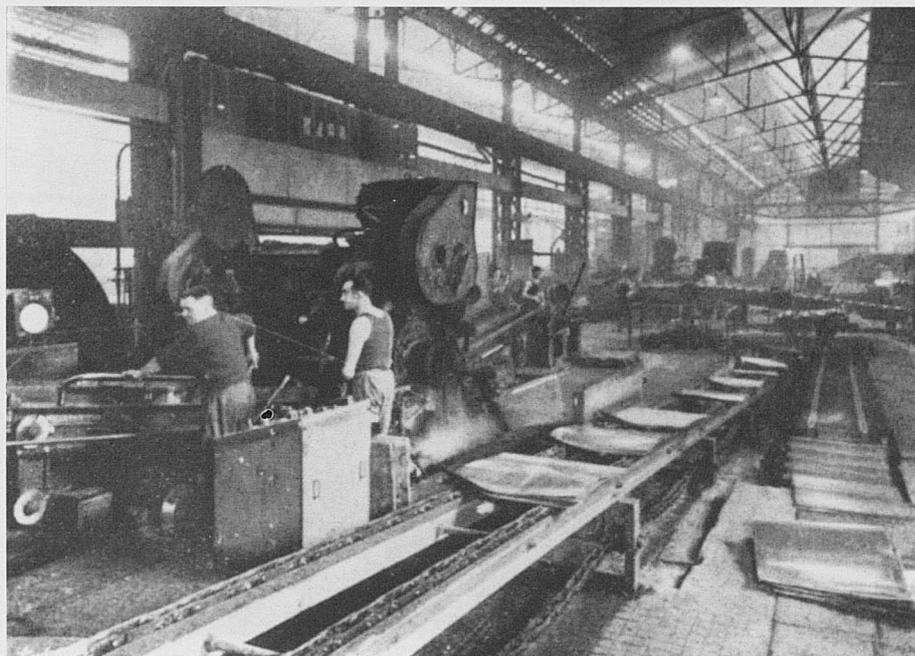
Le cas de la construction navale est encore plus représentatif. A partir de 1882, Schneider constitue à Bordeaux ce que l'on a pu appeler un *arsenal* privé<sup>4</sup>. Sur son site girondin, le grand fabricant français d'armement réalise de nombreuses unités de guerre, leurs équipements de combat étant acheminés par voie ferrée depuis l'usine-mère du Creusot. La commande dépend des budgets des ministères

« défenseurs », la Marine et les Colonies et des arbitrages réalisés entre Schneider et les arsenaux de l'Etat, Cherbourg, Brest et Toulon. On le voit, la capacité de faire du site bordelais est extrêmement mince, les initiatives industrielles se dissolvent très précocement dans des architectures industrielles complexes qui, si besoin est, s'appuient sur les élus locaux, en cas de déboires<sup>5</sup> : ambiguïté du couple dépendance-intégration qui va éclater quand le système industrialo-portuaire se désorganise.

LA DÉSINDUSTRIALISATION,  
LE REPLI SPATIAL (1965-1990)

L'œuvre d'un siècle d'industrialisation continue et de développement portuaire se trouve démantelée en une courte vingtaine d'années qui voit le changement radical des conditions de production en rupture de charge. La modification de l'économie mondiale pèse sur l'espace français en obligeant à une concentration continue des liens de production. Faute d'un hinterland suffisant, et d'un ancrage technique suffisant, l'agglomération bordelaise voit se distendre ses liens avec la mer ce qui conduit au dépérissement des principales activités de la presqu'île d'Ambès, avec le développement de vastes friches industrielles<sup>6</sup>. L'affaire se déroule en trois phases emboîtées spatialement mais indépendantes les unes des autres, la construction navale est concernée la première, puis le raffinage pétrolier et enfin la chimie des engrais ; la logique sectorielle en est différente comme l'avait été le développement, mais les résultats locaux en sont, malheureusement, concordants.

Parce qu'ils sont particulièrement difficiles à moderniser, corsetés qu'ils sont entre d'autres établissements industriels et des voies ferrées impossibles à modifier, les Chantiers de la Gironde constituent le premier des grands sites français à être condamnés à la fermeture en 1960, précédant ainsi Rouen, Dunkerque, La Seyne et la Ciotat pour ne citer que les plus importants. La concurrence des pays du sud-est asiatique, la modification des techniques de fabrication, les à-coups dans l'exploitation des flottes mondiales mais, aussi, la politique de Schneider encouragé à développer son site « européen » de Dunkerque (avant de le fermer une vingtaine d'années plus tard), tout concourt à une disparition qui s'échelonne de 1960 à 1970. Sur les traces de la grande entreprise, quelques vestiges de son réseau



Partie du hall de laminage de l'usine Sidelor à Floirac. Photographie Claude Darg-Puytorac dans (dito).

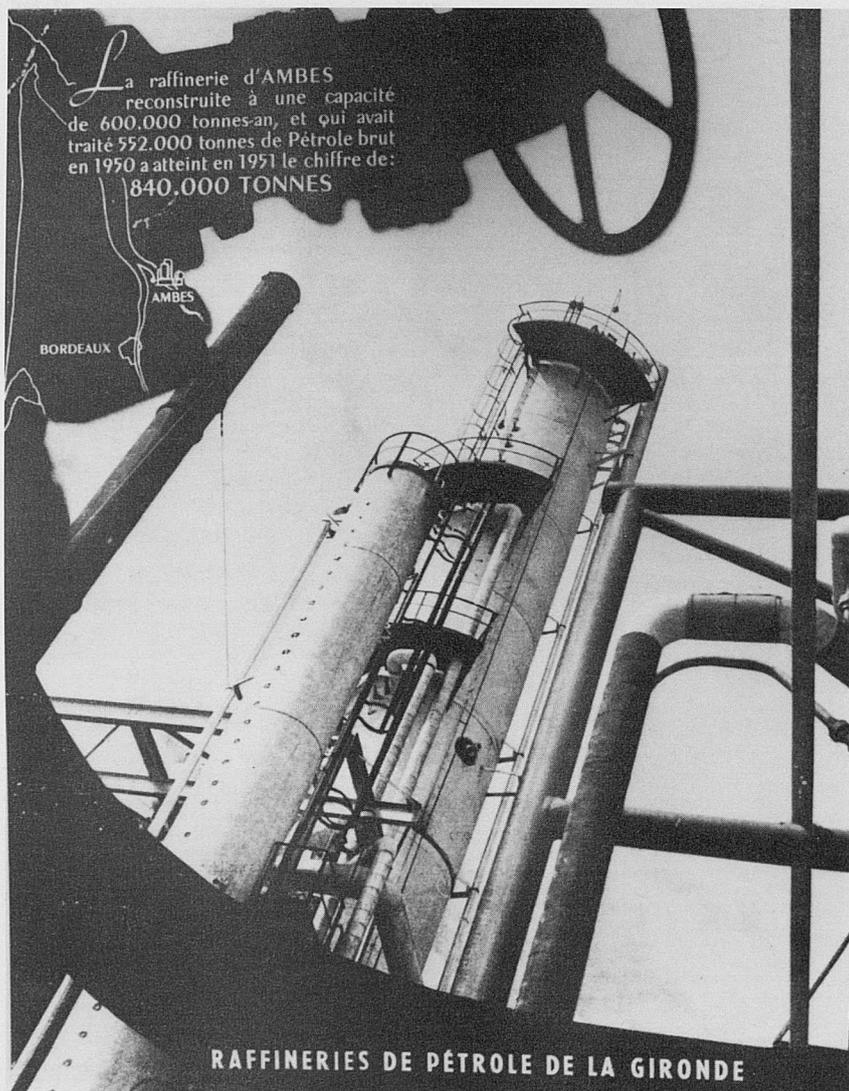


USINE A BORDEAUX-LORMONT (Gironde).

Poliet et Chausson, usine à Bordeaux Lormont (Gironde), publicité dans Richesse de France, 1<sup>er</sup> trimestre 1952, Delmas, Bordeaux.

s'efforcent de maintenir la réparation, mais le déclin des escales bordelaises incite les armements à se déplacer vers d'autres lieux. Le puissant foyer d'emplois et de compétences de la « navale » est ainsi le premier à céder, privant toute la rive droite de sa tradition métallurgique<sup>7</sup>.

Le site de raffinage du Bec d'Ambès, malgré de bons résultats quantitatifs qui gonflent l'activité portuaire, n'a jamais pu être transformé en complexe chimique, tare congénitale qui a entraîné son déclin puis sa disparition. En 1962, le gouvernement refuse l'implantation de l'américain Phillips Petroleum qui souhaitait créer une unité de crackage afin d'obtenir de l'éthylène et du butadiène. Dix ans après, et malgré les choix locaux en faveur du Verdon, la société Elf envisageait la reconstruction de sa raffinerie et, en association, à nouveau avec des opérateurs américains, la réalisation d'une plateforme de crackage catalytique, fondement de toute pétrochimie : en 1974, la première crise pétrolière mettait un terme à



Raffineries de pétrole de la Gironde, page publicitaire dans (dito).

l'ensemble du projet, cantonnant la presque île à la stricte activité de raffinage, et amenant l'arrêt de la raffinerie Elf en 1977. La seconde crise, en 1979, durcit encore les choses, accélérant la concentration là où toute la chaîne de valorisation se trouve représentée et ce, dans un contexte mondial de surcapacité. Ainsi la raffinerie Esso ferme-t-elle en 1983 entraînant l'arrêt du cabotage de Petromer qui

disparaît en 1986 ; la réduction du site à des activités de stockage conduit à la mise en veilleuse de la centrale thermique et au déclin des activités de maintenance, particulièrement au sein de la société Ponticelli. Ce sont près de 1 000 emplois directs, souvent très qualifiés, qui disparaissent ainsi que près de 7 millions de tonnes de trafic maritime et de cabotage fluvial.

Durant les années 70, la production nationale des engrais s'était fortement concentrée, et, reflet localisé de la réorganisation, deux sociétés reprenaient tout l'héritage antérieur, la Générale des Engrais à La Bastide et, plus dynamique, la COFAZ à Ambarès. La concurrence se renforçant par la course aux capacités, leur rôle sur la façade atlantique se trouve limité à une stricte fonction régionale, de plus en plus incertaine. Le renouveau, inespéré, semble venir de la société norvégienne Norsk-Hydro qui, au terme de longues négociations, et des aides très conséquentes des collectivités locales, démarre en 1990 une très puissante unité d'engrais à Ambès tout en intégrant les équipements de la COFAZ.

Grâce à cela, la tradition bordelaise semble maintenue alors que, deux ans après, le suédois Eka-Nobel crée, toujours à Ambès, une unité de chlorate de soude tournée vers les usines à papier locales et, surtout, ibériques. Pour autant, les difficultés ne s'achèvent pas là car la contraction des cultures consécutive aux décisions européennes et la pression tendant à mieux respecter l'environnement (la chasse aux nitrates concentrés dans les produits alimentaires) conduisent à une forte chute des consommations d'engrais, irréversible semble-t-il. Chômage technique de l'usine neuve, fermeture du site d'Ambarès... les anciens producteurs locaux ne sont plus qu'un lointain souvenir, la rupture de charge, telle qu'elle est exploitée par Norsk-Hydro se mue en une activité de réexportation bénéficiant d'avantages de site plus que d'hinterland.

Durant ce temps, l'essentiel des activités portuaires bordelaises se trouve concentré à Bassens grâce à des efforts continus d'investissements portant sur l'amélioration du chenal et des possibilités d'accostage. Mais la chute industrielle consacre l'évolution des fonctions du port :

les activités industrialo-portuaires disparues, ne demeurent, avec quelques beaux succès pour les céréales ou les bois, que des fonctions brutes de transit entre le domaine maritime et le continent, ce qui tend à exiger une course continue au dimensionnement des infrastructures routières. Et cette dissociation pose crûment le problème de l'avenir de l'ensemble de la presqu'île au sein d'une agglomération qui perd, en grande partie, son accrochage ancien à la mer.

#### LES VOIES D'UNE RÉHABILITATION

Considérant les mécanismes de l'évolution industrielle, la question se pose d'évidence : quel avenir pour un site dont l'évolution récente a dégagé 300 hectares de friches industrielles ? Comme nous l'évoquions en introduction, on peut envisager un double traitement du problème, en le considérant successivement du point de vue d'une géographie générale de l'industrie puis en le prenant sous l'angle de l'évolution interne de l'agglomération. Le rapprochement final des deux analyses sera susceptible d'esquisser, sinon des cheminements possibles, tout le moins les caractères de crédibilité des évolutions souhaitables... ou probables.

Si l'on prend l'affaire par l'activité industrielle, la question qui se pose est celle, d'une certaine manière, d'un *retour au point de départ*, c'est-à-dire d'une reprise d'activités de transformation fondées sur la rupture de charge. La situation actuelle est, on vient de l'établir, une dissociation marquée entre un site portuaire concentré sur Bassens, avec des activités générales de manutention et de redistribution, et des fonctions de transformation qui sont déplacées vers d'autres sites français et européens plus proches des grandes aires de consommation. Ce ne sont donc pas les filières industrielles qui se sont radicalement modifiées mais la



Mise en sac de l'engrais Le Gaulois à l'usine Pierrefitte-Cofaz d'Ambarès en 1978. Photo CRDP d'Aquitaine. Pierre Bardou.

course à la productivité a conduit à une concentration des sites au détriment de l'estuaire girondin qui a vu décroître sa fonction internationale.

Dans ces conditions, peut-on concevoir un retour à l'industrialisation à travers un changement géré de la place de Bordeaux dans l'économie maritime ? Il paraît indispensable d'accepter, avec les nuances nécessaires, le changement d'échelle, le passage de la traditionnelle « Porte océane » ouverte — en principe — sur le monde entier à celui de port régional au sein d'une économie européenne suscitant un retour au grand cabotage, tel qu'il put se développer aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, avant l'essor du chemin de fer. La perspective n'est pas absurde si l'on considère que le développement des transports continentaux va se trouver de plus en plus limité par des contraintes croissantes de sécurité et d'environnement et par le coût exorbitant du renouvellement des infrastructures existantes. Alors, on peut concevoir un certain retour à l'industrialisation portuaire dans la presqu'île s'inscrivant comme maillon dans une façade atlantique considérée comme une liaison indispensable entre la Mer du Nord et le bassin méditerranéen<sup>8</sup>.

En considérant maintenant la question du point de vue de l'évolution de l'agglomération elle-même, on retrouve le *thème récurrent de l'équilibre entre les deux rives de la Garonne*. Il est évident qu'avec le déclin continu du rôle des activités portuaires dans l'économie de l'agglomération, la presqu'île d'Ambès est très excentrée au regard de l'ensemble des mouvements de transformation qui ont marqué les trente dernières années. Avec l'essor du bassin aéronautique, c'est tout l'ouest bordelais qui a d'abord bénéficié de l'essor des nouvelles activités ; plus récemment, le développement des pôles de transfert technologique profite au sud, bénéficiant de la présence des sites universitaires et, depuis fin 1993, de l'ouverture du Pont d'Arcins basculant une partie des circulations qui se faisaient habituellement à proximité des zones d'activité de l'aval. On le voit, les dynamiques spatiales ne jouent guère en faveur de la rive droite de la Garonne d'autant que, sans volontarisme spatial bien marqué, l'agglomération risque d'être entraînée dans la gestion de disparités internes démesurées. Selon l'usage qui en sera fait, l'établissement de la première ligne de métro vers 2000 peut, tout aussi bien, être un outil cohérent de

développement ou le moyen d'enfoncer un peu plus les communes de la rive droite dans une fonction résidentielle, source de dépenses continues d'équipement, l'enrichissement des activités continuant à « glisser » vers les lieux où il se produit déjà.

Prendre conscience de ces mouvements ne conduit pas à noircir exagérément le tableau, mais à démontrer rigoureusement les mécanismes d'une intercommunalité sans assez de moyens de contraintes d'aménagement. Il ne s'agit pas de virer à une solidarité aussi abstraite que difficile à mettre en œuvre concrètement de commune à commune, mais de concevoir un rapprochement possible entre les réalités économiques, et donc industrielles, envisageables et les conditions de l'action de la Communauté Urbaine de Bordeaux. Au moment où s'envisage la révision du Schéma directeur d'Aménagement urbain (S.D.A.U.), l'occasion est propice de revenir sur cette industrialisation portuaire, sur les espaces abandonnés ou mal utili-

sés en inscrivant la réflexion dans un avenir européen raisonné et accepté. L'analyse des phases de l'industrialisation indique les écueils à éviter, grandiloquence internationaliste, esprit métropolitain crispé sur des préséances. Il paraît toutefois judicieux de considérer que les sites passés peuvent être réinsérés dans une politique d'équipement suffisamment anticipatrice afin de les préparer, avec les autorités portuaires, aux mutations à venir ; la vraie solidarité inter-communale réside dans cette prédisposition à l'anticipation, aux antipodes des actions immédiates de compensation, onéreuses et sans perspectives.

#### NOTES

1) On se référera au discours déterministe des manuels de géographie du secondaire fixant les « vocations » d'une ville et Bordeaux, entre « son » port et « son » vin, fut particulièrement gâté par ces présentations réductrices.

2) Sur ces phases de l'industrialisation, Dumas Jean, *Les activités industrielles dans la Communauté Urbaine de Bordeaux*, Bordeaux, Imprimerie Centrale, 1980, 2 vol., 842 p.

3) Les traditions politiques et leur expression dans les consultations électorales en sont une marque qui mériterait une analyse systématique.

4) Voir Dumas J., op. cit., p. 244 et ss.

5) Ministre du Travail dans le Ministère Doumergue en 1934, le maire de Bordeaux, Adrien Marquet, intervient pour arracher des commandes pour les Chantiers de la Gironde entraînés dans le marasme général. Après la guerre, la même voie sera empruntée par Jacques Chaban-Delmas luttant contre la réorganisation inéluctable du groupe Schneider.

6) Sur cette période, voir Asencio R., *La réhabilitation des friches industrielles de la presqu'île d'Ambès*, Mémoire de D.E.S.S. Aménagement du Territoire et Economie du Développement local, Université de Bordeaux I, 1991, multigr. 111 p.

7) Outre la diminution d'activité de Ponticelli, en 1985 disparaissent les deux entreprises qui s'étaient efforcées de reprendre les savoir-faire issus des Chantiers de la Gironde en les orientant vers la réparation et la construction de plate-forme off-shore. Avec la fermeture des Ateliers et Chantiers du Sud-Ouest (A.C.S.O.) et de la S.T.E.M.A., leur principal sous-traitant, ce sont 500 emplois qualifiés de moins pour la zone.

8) Ce « détour maritime », pour les produits industrialisants, mérite d'être envisagé sérieusement si l'on veut bien considérer qu'au début de 1994, la Suisse et l'Autriche, maîtres des passages Nord-Sud continentaux, affirment leur volonté de réduire de manière drastique les trafics routiers de transit et souhaitent les rabattre sur des combinaisons ferroviaires anciennes et limitées par la nature des lignes.

G. Terraza



Guy terraza

Entreprise Générale du Bâtiment  
Neuf et Rénovation  
Coordination de Travaux  
Dessins - Métrés

construction — artisanale

Le Clos du Mayne

33370 TRESSES - Tél. : 57 34 03 02

TOUS TRAVAUX SUR  
PIERRES & MOELLONS