

Garonne, Dordogne, estuaire de la Gironde

Portulan contemporain

étude

12 / 2021



INTRODUCTION

p.3

LES TRACES DE L'HISTOIRE

p.5

1697 | L'immensité estuarienne
1764 | Un espace vivant et mouvant
1767 | Une navigation complexe
1783 | La richesse des rives estuariennes
1886 | Un port central
1886 | Des changements d'échelles
1916 | Un fleuve, un port et du fer

p.5
p.6
p.7
p.8
p.10
p.12
p.13

SOCLE NATUREL ET PAYSAGES

Un bassin de vie
Relief et hydrologie
Les paysages : trois séquences solidaires

p.14
p.15
p.16
p.18

PATRIMOINE NATUREL

p.20

RISQUES

p.22

L'OFFRE DE MOBILITÉ

Les distances-temps depuis les villes moyennes
L'offre de mobilité à l'échelle de la métropole
Mobilité et programmation économique

p.24
p.26
p.30
p.32

DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

Densité de population en 2015
Les fragilités
Époque de construction des logements
Évolution du nombre d'emplois au lieu de travail
Secteurs d'activité
Catégories socioprofessionnelles

p.34
p.34
p.36
p.38
p.40
p.42
p.44

LES ACTEURS

Compétences
Périmètres
La propriété foncière

p.46
p.46
p.48
p.50





La Garonne, la Dordogne et l'estuaire de la Gironde ne font qu'un. Un espace pluriel où l'eau et les hommes entretiennent depuis toujours une relation ambivalente, faite de conflits et d'équilibres provisoires. Il est ici question de poser un regard renouvelé sur nos cours d'eau et les territoires qu'ils sillonnent, un regard transversal. En effet, la prévention et la protection du risque mobilisent beaucoup et à juste titre, mais ces préoccupations ne peuvent accaparer toute l'attention. La revue cartographique présentée ici, révèle la diversité de pistes d'avenir permettant de rassembler largement une même communauté de destin .

S'immerger dans l'histoire, le présent et l'avenir des fleuves et des rivières, c'est faire face à la complexité de l'interdépendance. Il est question ici d'appréhender les territoires que les cours d'eau irriguent et traversent en s'appuyant sur leurs caractéristiques physiques, géographiques et humaines. Il s'agira d'être particulièrement attentifs à certaines composantes : l'eau, les rives et les paysages. Il faudra également tenir compte du caractère vivant et contraignant des fleuves et des rivières; regarder leurs histoires (en l'associant avec ses évolutions industrielles et urbaines), analyser le développement des transports dans les vallées (proximité des axes ferroviaires et routiers), les dimensions patrimoniales (naturelle et bâtie), etc.

Remettre les fleuves et les rivières au cœur de l'aménagement de l'espace, c'est également être capable de gérer les différentes échelles d'intervention. Le fleuve est composé de territoires à géométries variables (du grand bassin versant au microlocal). C'est aussi faire face à un écosystème dont la vie, les fonctions, la régulation nécessitent des connaissances, un mode de gestion et des interventions à différentes échelles, relayés par de très nombreux acteurs. L'objectif de valorisation d'ensemble doit être le moteur d'un projet fédérateur et partagé qui nécessitera aussi des arbitrages.

Enfin, poser un regard renouvelé sur les fleuves et les rivières de la Gironde, c'est ancrer une approche théorique de l'interterritorialité, à savoir la mise en relation des territoires et de leurs acteurs. Ces objets géographiques réels, tangibles bien que liquides et mouvants, sont par définition interterritoriaux. Ils (re)deviennent, au regard de la transition écologique, des axes permettant de consolider les coopérations existantes et d'en tisser de nouvelles. De l'objet géographique, les fleuves et les rivières deviennent alors des sujets à part entière, sujets qui ont une place centrale dans les réflexions d'organisation spatiale du territoire.

Par son caractère fortement maritime, l'estuaire de la Gironde et les fleuves qui l'alimentent nous renvoient à une histoire riche liée à la navigation. Ainsi, du XIII^e au XVII^e siècle, les portulans accompagnaient les marins génois et vénitiens dans leurs expéditions. Ces documents contenaient une description des côtes et des ports, de leurs accès, leurs fonds, les marées et les vents, la manière d'y entrer et d'en sortir, leurs inconvénients et leurs avantages, les risques encourus... Mélange de rigueur scientifique, de repérages spatiaux et d'observations, ils servaient de façon très pragmatique à orienter la navigation rapprochée.

Puisse ce portulan contemporain aider les acteurs d'aujourd'hui et de demain à s'orienter vers un avenir commun.

LES TRACES DE L'HISTOIRE #1

1697 | L'immensité estuarienne

Vincenzo Coronelli (1650-1718)
Accademia cosmografica degli Argonauti.
La Guienna, Medoc, Saintonge, Aunis
Carte publiée à Venise, 1697
Sources : David Rumsey Map Collection
<https://www.davidrumsey.com/>

Guienne, Medoc, Saintonge, Aunis - 1697

La représentation du territoire de la Guienne, Medoc, Saintonge et Aunis par Vincenzo Coronelli appartient à cette famille de cartes au carrefour du dessin artistique, de la perception visuelle et des relevés de terrain empiriques. Au-delà des tentatives de rationalisation par la présence d'échelles (portées par des angelots), les déformations perçues au regard de notre connaissance actuelle du territoire permettent de mettre en relief différents éléments clés du territoire. En tout premier lieu, l'estuaire (La Gironde de Bordeaux) surprend par la dimension qui lui est donnée. Que les observations aient été faites depuis une embarcation ou depuis les rives, l'estuaire apparaît comme un véritable bras de mer, faisant office de frontière infranchissable entre les deux rives. Le nord de la rive médocaine subira des modifications dans les siècles à venir, notamment avec l'assèchement des marais au cours du XVIII^e siècle. Le trait noirci qui souligne les fleuves (Garonne, Dordogne et Charente) met en évidence ces cours d'eaux comme de véritables axes de communication, de commerce et d'échanges entre les territoires riverains. Enfin, Bordeaux apparaît en médaillon, enserrée dans ses remparts, qui seront abattus au cours du XVIII^e, ouvrant la ville vers son fleuve (et les dangers inhérents) et élargissant la ville vers les marais avoisinants.



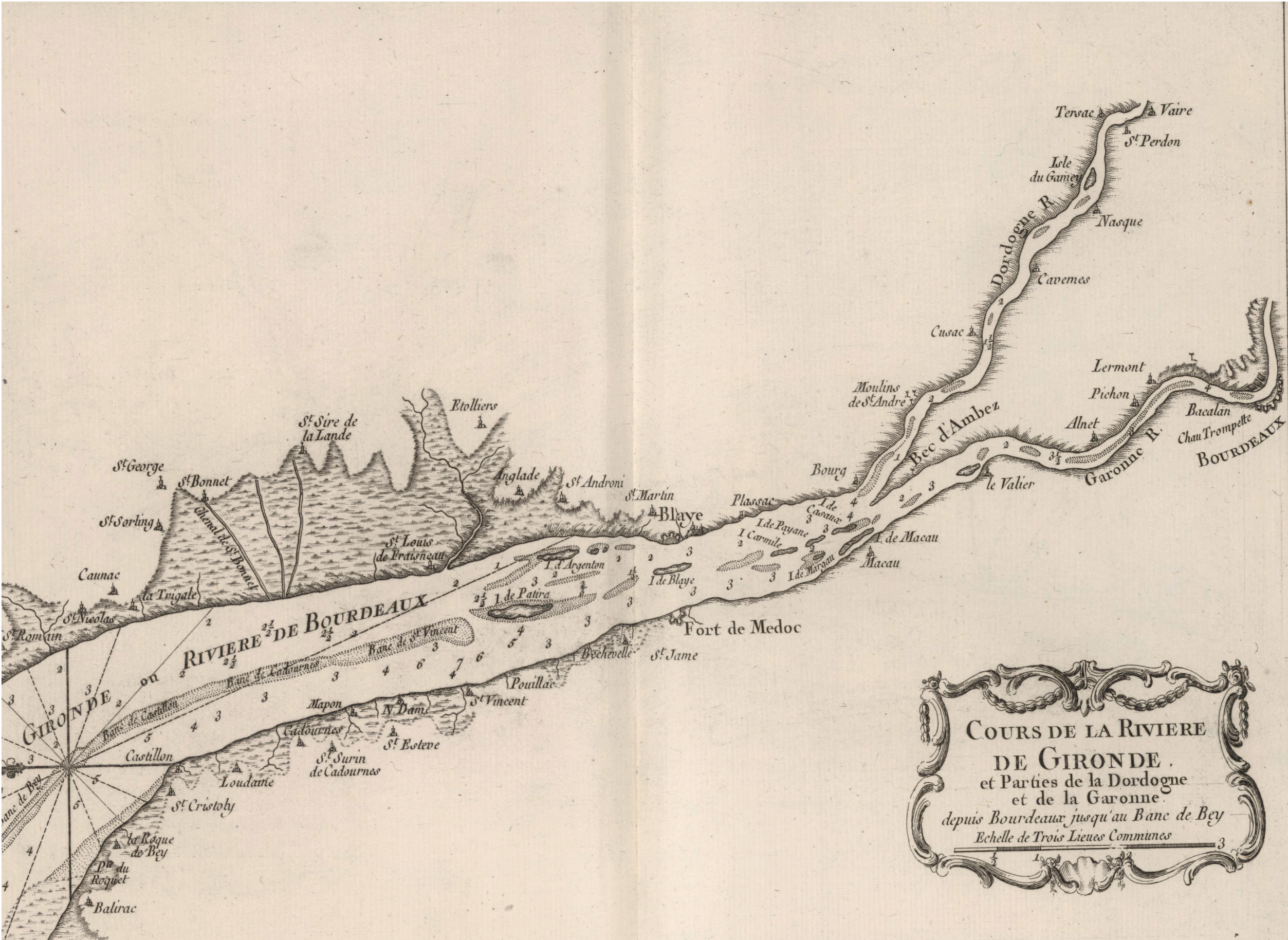
LES TRACES DE L'HISTOIRE #2

1764 | Un espace vivant et mouvant

Jacques Nicolas Bellin, 1703-1772
Cours de la riviere de Gironde et parties de la
Dordogne et de la Garonne depuis Bourdeaux
jusqu'au banc de Bey.
Carte publiée à Paris, 1764
Sources : David Rumsey Map Collection
<https://www.davidrumsey.com/>

Cours de la rivière de Gironde et partie de la Dordogne et de la Garonne depuis Bourdeaux jusqu'au banc de Bey

En 1764, Jacques Nicolas Bellin représente le cours de la Rivière de Bordeaux avec une première particularité : cette carte n'est pas orientée au nord. L'évolution des techniques de relevés de terrain offre une représentation du territoire plus proche de la réalité de l'époque, tout en conservant certaines disproportions qui lui confèrent son intérêt : les emprises des fleuves Dordogne et Garonne sont, si on les compare avec la largeur de l'estuaire, significativement trop larges. Cette carte met en évidence les îles et bancs qui ponctuent l'estuaire : ils constituent un chapelet central révélant déjà une navigation complexe. Permanence de l'histoire, le dragage du chenal pour permettre la circulation est toujours d'actualité. Les îles, en revanche, ont toujours été des éléments mobiles, car sauvages et naturelles. Les plus importantes, déjà identifiées à l'époque (îles de Patira, de Blaye ou de Margau) sont toujours là, avec des rivages qui évoluent dans le temps, au gré des tempêtes et des courants. D'autres îles ont aujourd'hui disparu (Camille ou Argenton par exemple). Et d'autres encore, sont nées depuis ce relevé de la fin du XVIII^e, ce qui témoigne de l'aspect sauvage, vivant et mouvant de ce territoire.



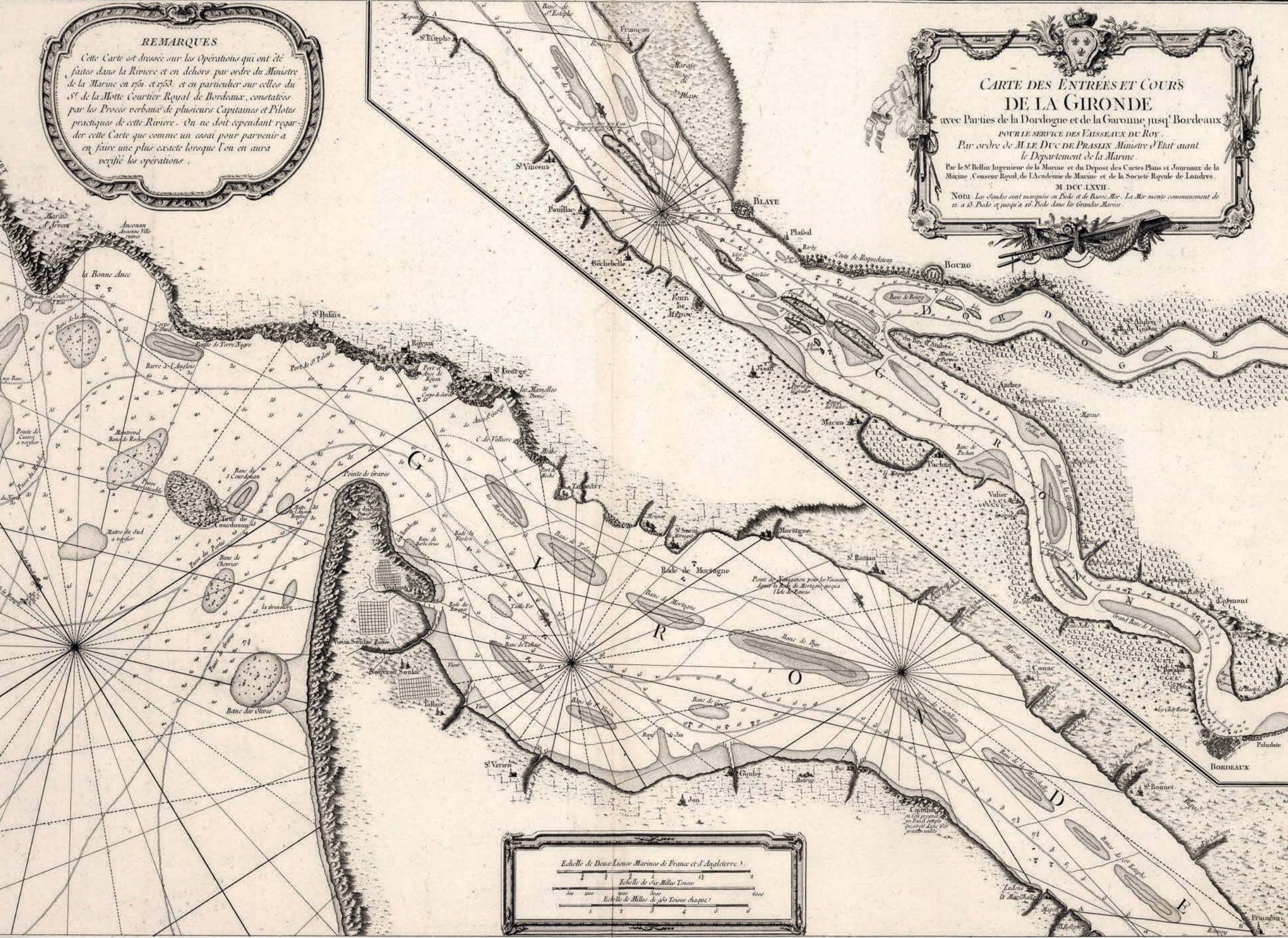
LES TRACES DE L'HISTOIRE #3

1767 | Une navigation complexe

Jacques Nicolas Bellin, 1703-1772
Carte des Entrees et Cours de la Gironde.
Carte publiée à Paris, 1767
Sources : David Rumsey Map Collection
<https://www.davidrumsey.com/>

Carte des entrées et cours de la Gironde

Quelques années plus tard, une autre représentation du territoire. Le nord a retrouvé sa place en haut de la page. Là encore, cette carte de navigation identifie les bancs et les îles, avec une précision accrue par rapport à la carte réalisée quelques années auparavant. La partie estuarienne montre la rive médocaine basse et dont le tracé sera bientôt modifié par l'édification de digues et la création de marais, et une rive saintongeaise constituée de falaises, identiques aux actuelles. La zone de navigation entre Blaye, le bec d'Ambès et vers l'amont de la Garonne est particulièrement complexe, entre les îles (dont certaines disparues aujourd'hui), les bancs de sables et de limons (Grand Banc de Lormont), obstacles auxquels il faut ajouter les forts courants des marées montantes et descendantes. La circulation sur l'estuaire a toujours été particulièrement compliquée et atteindre le Port de la Lune, une affaire de marins expérimentés.



LES TRACES DE L'HISTOIRE #4

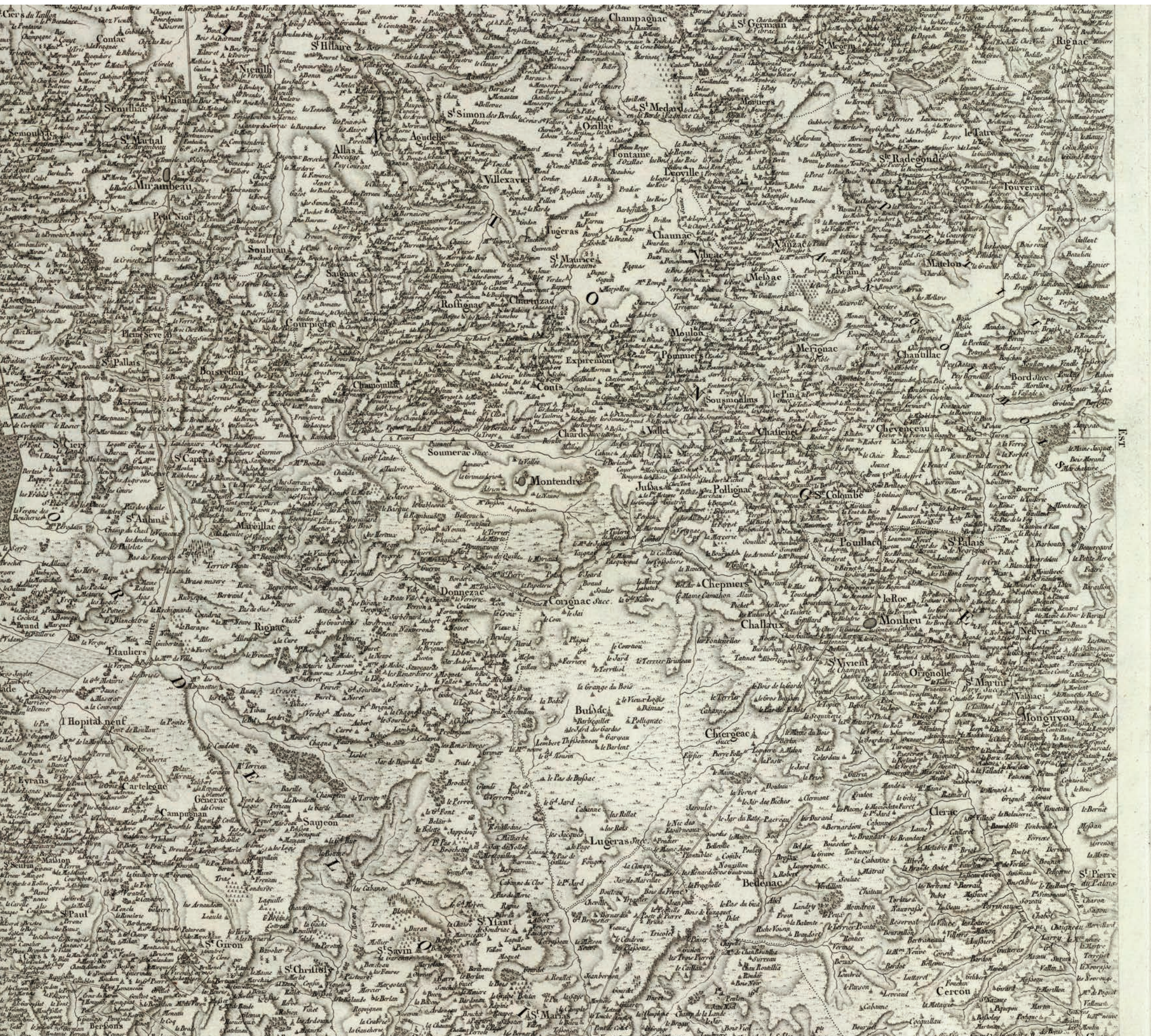
1783 | La richesse des rives estuariennes

César-François Cassini, 1714-1784
1783
Planche 103 / Blaye.
Carte de la France, Paris
Sources : David Rumsey Map Collection
<https://www.davidrumsey.com/>

Carte des Cassini, Planche 103 - Blaye

La planche 103 de la carte des Cassini se centre sur la ville de Blaye, représentant une partie de l'estuaire. Grâce à l'évolution de la technique de relevés, la triangulation géodésique, la représentation des territoires prend un tournant révolutionnaire : les distances représentées sont peu ou prou exactes. Aussi, au-delà des éléments estuariens déjà repérés par ses prédécesseurs (les îles et les bancs), C.F. Cassini identifie toutes les villes, villages et bourgs des deux rives, les routes et les chemins, ainsi que les collines et les vallées de la rive droite. Aussi, les marais de Saint-Ciers ou du Médoc, construits par les Hollandais, apparaissent avec le dessin détaillé des canaux. Ces espaces sont particulièrement fragiles aujourd'hui, notamment en raison des variations à la hausse du niveau des eaux à venir. À une époque où la navigation sur l'estuaire est très importante, c'est la richesse des rives qui est mise en évidence.





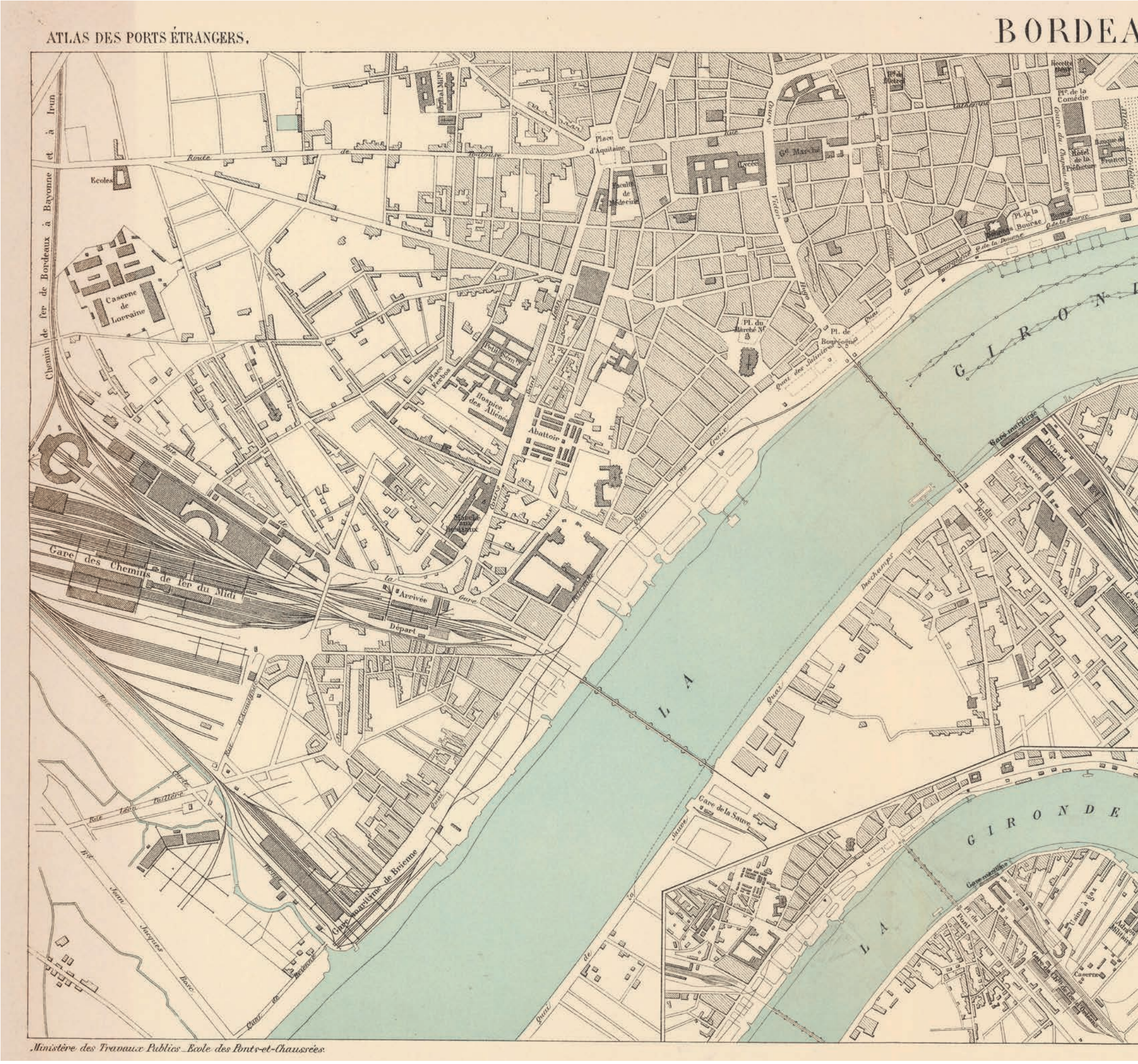
LES TRACES DE L'HISTOIRE #5

1886 | Un port central

Ministère des travaux publics. Administration des routes
Direction des cartes, plans et archives et de la statistique
graphique
École nationale des ponts et chaussées (France)
Bordeaux (1886)
Imprimerie nationale, Paris
Sources : David Rumsey Map Collection
<https://www.davidrumsey.com/>

Atlas des ports étrangers

En 1886, le ministère des Travaux publics, dans l'atlas des Ports étrangers, dessine la carte au 1/10000 du Port de la lune. Au-delà de l'évidente qualité du dessin, mais aussi de quelques interrogations auxquelles nous n'avons pas trouvé de réponses (le médaillon en bas représentant le même territoire au 1/20000), cette carte de la partie centrale de Bordeaux met en relief plusieurs éléments. En premier lieu, les losanges et points au centre de la Gironde, corps morts pour les embarcations, ainsi que le grand nombre de pontons, et ce, à une époque où le chemin de fer commencera à concurrencer directement les voies fluviales et maritimes dans le transport de marchandises. L'activité portuaire est bien au centre du Port de la lune. Les gares maritimes sont bien identifiées, en face de l'ancienne gare d'Orléans ou de l'actuel MIN de Bienne. Les quais en rive droite et rive gauche n'ont pas encore le profil qu'on leur connaîtra quelques années plus tard. Seuls quelques hangars en rive gauche sont bâtis et la rive droite, au droit des parcelles industrielles et militaires, ne laisse pas de place aux espaces de nature que nous connaissons aujourd'hui : le profil des quais porte une dimension très fonctionnelle. Quant aux franchissements, seuls le Pont de pierre et la Passerelle Eiffel (pour le trafic ferroviaire, inaugurée en 1860) permettent de passer d'une rive à l'autre. Le ministère des Travaux publics déclarera, en 1910, d'utilité publique la construction d'une troisième traversée, un pont transbordeur au droit du cours du Médoc, qui ne verra jamais le jour. Les vestiges des piles de ce pont sont toujours visibles rive droite.





Gravé par A. Simon, 13, R. du Val-de-Grâce, Paris.

LES TRACES DE L'HISTOIRE #6

1886 | Des changements d'échelles

Claude Joseph Drioux, Charles Leroy
Bassin de la Garonne
Publiée par Eugène Belin, Paris, 1886
Sources : David Rumsey Map Collection
<https://www.davidrumsey.com/>

Bassin de la Garonne

La carte du bassin versant de la Garonne et de la Dordogne, publiée en 1886, révèle plusieurs éléments.

En premier lieu, le territoire du bassin versant embrasse un territoire très large allant des Pyrénées centrales à la partie ouest et sud du Massif central. En effet, si la Dordogne et ses affluents prennent leur source dans un territoire allant de la Corrèze au Cantal, une grande partie des affluents de la Garonne (le Lot, le Tarn, etc.) sont des cours d'eau qui prennent eux aussi leur source dans le Massif central. L'eau qui coule à Bordeaux n'est pas que Pyrénéenne. Les eaux de la Garonne proviennent en partie du manteau neigeux et de la fonte des glaciers pyrénéens, mais aussi des eaux des pluies méditerranéennes tombant dans les Cévennes ou des dépressions atlantiques s'accrochant aux monts de la Margeride.

Cette carte, qui permet de visualiser les eaux de l'estuaire et ses différentes sources amont, met en avant la connexion du territoire avec le reste du monde. À la fin du XIX^e siècle, le Port de Bordeaux est très étroitement lié aux grandes villes et pays sur tous les continents : Angleterre, Copenhague, Saint-Petersbourg, Anvers, Rotterdam, New York, les Antilles, Mexique, Brésil, La Plata (Argentine), île Maurice, Australie, Nouvelle-Calédonie, Espagne, Portugal, Constantinople.



LES TRACES DE L'HISTOIRE #7

1916 | Un fleuve, un port et du fer

Le Port de Bordeaux et son avenir

Clavel, Georges (1858-1929)

Le Port de Bordeaux et son avenir

Publiée par G. Delmas (Bordeaux), 1916

Bibliothèque municipale de Bordeaux

Licence Creative Commons Marque du

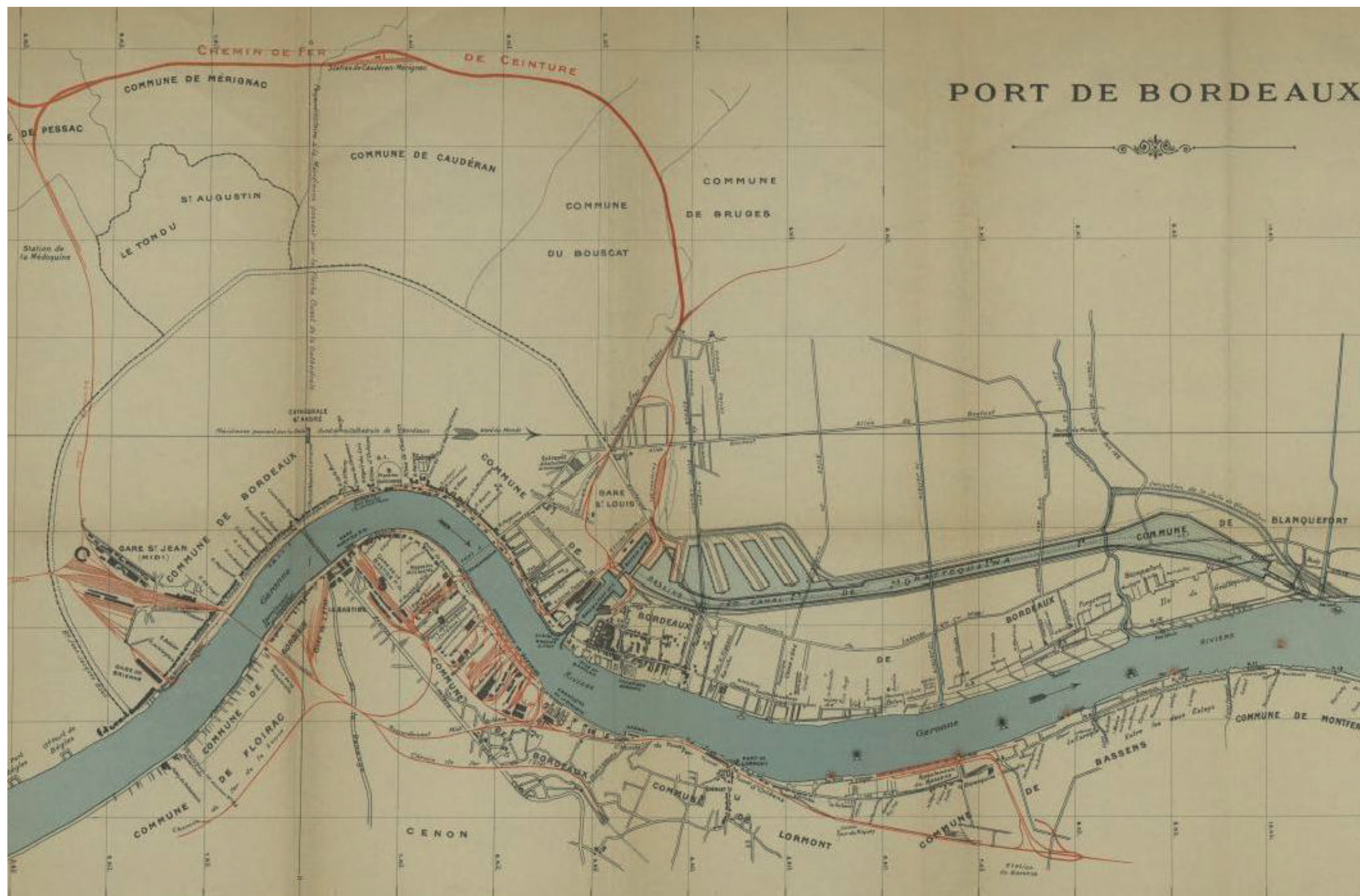
Domaine Public 1.0.

Le Port de Bordeaux et son avenir

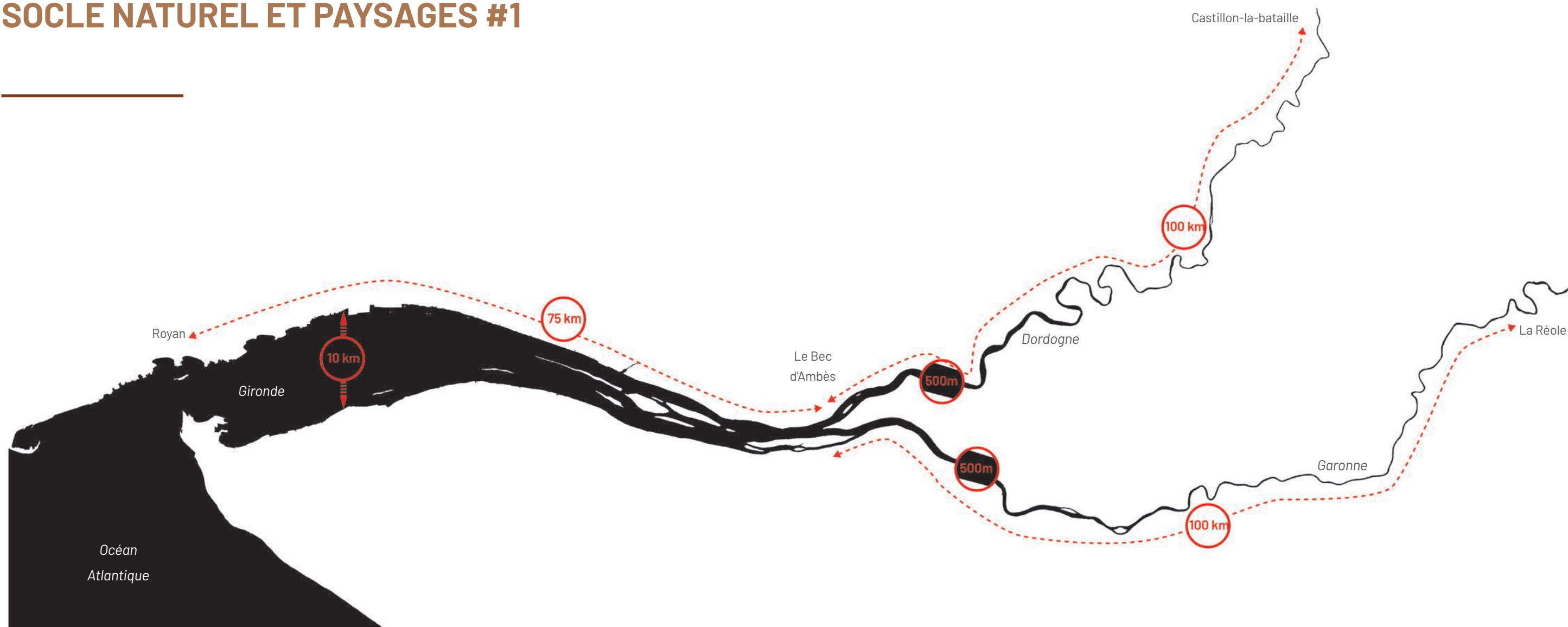
Cette carte dressée en 1916 propose une vision prospective de l'évolution du Port de Bordeaux.

Le tracé des voies ferrées en rouge met en relief les complémentarités envisagées entre le transport maritime et fluvial et le transport par le chemin de fer. La rive droite est irriguée par un grand nombre de faisceaux ferroviaires ; le chemin de fer de ceinture prend le tracé qu'on lui connaît actuellement en se connectant toutefois aux bassins à flot. Rive droite et rive gauche sont aussi reliées par le Pont transbordeur dont les travaux ont été interrompus en 1914 – et qui ne sera jamais achevé.

Le projet propose clairement un agrandissement de l'emprise du Port, avec la création de cinq nouveaux quais permettant l'amarrage des paquebots. Les bateaux accèderaient par un large canal, dénommé le canal de Grattequina, lui-même relié au fleuve par une écluse sur la commune de Blanquefort.



SOCLE NATUREL ET PAYSAGES #1



Principales distances.

Embouchure de la Gironde depuis Cordouan.

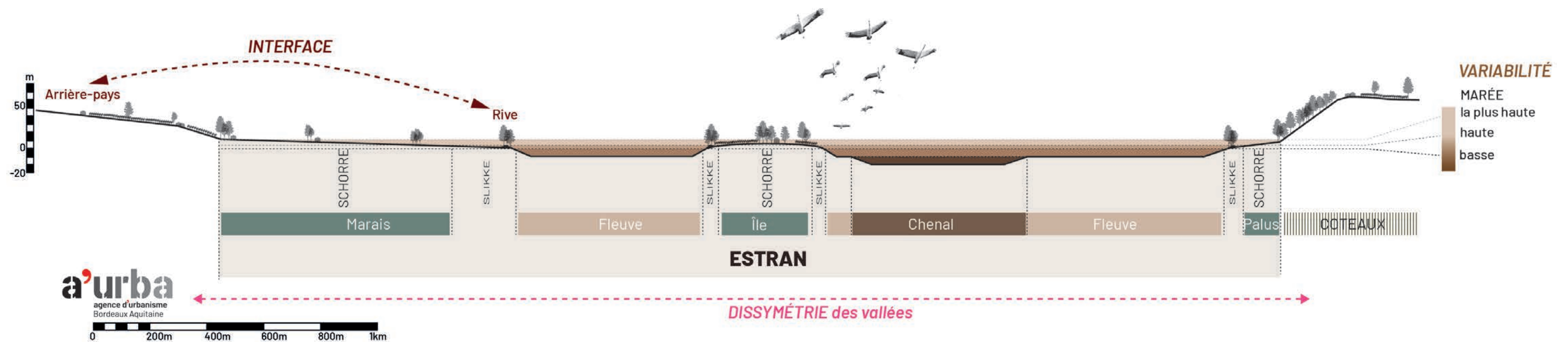


Confluence de la Garonne et de la Dordogne au Bec d'Ambès.



Rives de Garonne.





Les trois caractéristiques du paysage : Interface, variabilité, dissymétrie.

Un bassin de vie

L'estuaire commun de la Dordogne et de la Garonne forme un grand vide dans la façade atlantique. De fins horizons cernent imperceptiblement cet immense paysage d'eau et de ciel. Les couleurs changeantes au rythme des saisons et des marées sont les piliers délicats d'un monument du paysage français. Avec ses 500 km², le premier estuaire d'Europe par la taille reste cependant réservé à ses seuls initiés, qui en connaissent les rares points de vue, la puissance, les usages, mais aussi les risques.

Cette culture de l'eau est également présente dans les vallées de la Garonne et de la Dordogne. Les eaux de la Dordogne provenant du Massif central, celles de la Garonne des Pyrénées. Ces vallées donnent la mesure d'un grand territoire régional où le terminal du Verdon est relié au Val d'Aran en Espagne, en même temps qu'au plus haut volcan de France, le puy de Sancy. Ces deux grands axes de navigation historiques ont façonné des paysages spécifiques en fonction de l'organisation de leur arrière-pays.

La large vallée de l'estuaire (+10 km) et celles, plus franchissables (500 m de large), de la Dordogne et de la Garonne ont permis le

développement de plusieurs paysages qui coexistent autour d'une même culture de l'eau et caractérisent un même bassin de vie :

- Un **paysage habité**, qui exploite les ressources de l'eau (pêche) et de ses rives (agriculture, élevage) et colonise chacun des multiples affluents qui jalonnent ce grand territoire.
- Un **paysage de transit**, dédié à l'appel du large, qu'évoquent les petits et grands ports des rives estuariennes et les rares bateaux de croisières, immeubles contemporains solitaires, qui ont remplacé la foule de yoles, gabares et voiliers qui peuplaient encore les eaux du XVIII^e siècle.

Un paysage d'interface, changeant et dissymétrique

Ces paysages de l'eau, maritimes et fluviaux, de lieux et de liens, fondent un bassin de vie de grande échelle, dont les caractéristiques se lisent dans l'épaisseur des rives. Les vallées de l'estuaire, de la Dordogne et de la Garonne se partagent entre estrans et falaises, répartis en fonction des affluents. Les plus importants (ex. : l'Isle, le Dropt) sont des axes de transit secondaire. Leurs confluences avec les fleuves forment des sites longtemps stratégiques et ont donné lieu à l'implantation

de villes importantes (ex. : Libourne). Les confluences de moindre importance ont fait émerger d'autres sites privilégiés pour l'implantation de plus petites villes à l'interface entre les productions de l'arrière-pays et les voies de navigation. Plusieurs villes moyennes se sont implantées en promontoires sur les vallées, en contrepoint de ces villes au contact direct de l'eau (ex. : Blaye, Bourg). La métropole bordelaise, enfin, s'est sédimentée sur un site qui avait l'avantage de se trouver à la fois en promontoire et à la fois au contact direct de l'eau. Une configuration géographique rare, propice aux échanges locaux, nationaux et internationaux.

La répartition de ces centralités urbaines dans la vallée permet de poser la **première caractéristique** de ce grand paysage maritime et fluvial comme une **interface entre l'eau qui achemine et la terre qui produit**. La protection contractuelle Natura 2000 reconnaît ce grand bassin versant des fleuves et de leurs affluents comme une entité à protéger. Mais à l'approche de ces fins horizons, on s'aperçoit que l'eau et la terre ont souvent ici tendance à se mêler. Les fleuves s'étendent entre deux bourrelets de rive, dont les ripisylves denses absorbent quotidiennement les variations de marées. Ces microreliefs de rives se démultiplient parfois localement pour organiser l'estran vaseux de la Dordogne, de la Garonne et de la Gironde : l'eau rentre

dans les terres et dessine des paysages spécifiques connus sous plusieurs noms, en fonction du régime hydraulique et des caractéristiques du socle naturel : les ruisseaux, rivières, esteyes sont canalisés avant de se jeter dans les fleuves pour mieux assécher et cultiver ces terres marécageuses. Canaux, jalles, chenaux, fossés sont autant de moyens de gagner ces terres riches à l'eau : marais, palus, mattes désignent ces paysages fragiles d'estran, qu'un marnage important peut parfois faire varier d'une heure à l'autre. Entre les plus basses eaux et les plus hautes, une différence de niveau de 8 mètres peut parfois être observée lors des plus hautes marées ou lors d'épisodes d'inondation de plus en plus fréquents. Ces paysages d'estran sont composés de la slikke et du shorre, dont l'occupation et le système de drainage varient en fonction du niveau de l'eau le plus fréquent. Le paysage du lit majeur de l'estuaire et des fleuves est donc cultivé et pâturé grâce au drainage qui s'est organisé massivement dès le XVII^e siècle avec la présence hollandaise. Ce régime hydraulique des fleuves, très artificialisé sur ses ourlets, impose une **deuxième caractéristique** de ce grand territoire fluvio-maritime : **une interface terre-mer, pas toujours accessible, et changeante**.

SOCLE NATUREL ET PAYSAGES #2

Relief et hydrologie

Une troisième caractéristique de ces paysages est apportée par son relief. La coupe de la vallée montre la topographie du lit mineur et du lit majeur, tous deux façonnés par l'eau. Le lit mineur est occupé par un chenal, partie la plus profonde d'un fleuve, qui ne dépasse pas ici les 25 mètres de fond. Cette partie du fleuve concentre les courants les plus forts, qui ont érodé les berges jusqu'à former les coteaux et promontoires que l'on aperçoit sur les rives. Ce chenal aujourd'hui dragué pour éviter son ensablement et assurer la navigation de navires de plus en plus imposants, a formé au gré de ses déplacements naturels séculaires les méandres fluviaux. Il a sculpté les coteaux et versants du lit majeur et continue de modeler les îles qui apparaissent et disparaissent. Cette force motrice, qui a entaillé trois plateaux argilo-calcaires ou sableux (Charente, Entre-deux-Mers et Landes) génère des occupations des rives parfois très différentes. Les coteaux et falaises boisés se sont répartis le long de la vallée selon la proximité du chenal et l'histoire de son déplacement. Ces reliefs persistants dans les paysages changeants d'estran sont autant de repères qui ont conditionné les liens avec les terroirs viticoles mondialement connus de

l'arrière-pays. **L'alternance de ces paysages d'interface entre estrans et coteaux définira la troisième caractéristique du grand paysage de l'estuaire et de ses fleuves : sa dissymétrie.** Cette dissymétrie s'exprime à travers les différents usages des rives estuariennes : la rive médocaine, aux confins du plateau sableux des Landes, est un finistère qui glisse en pente douce vers l'estuaire et l'océan, les versants viticoles du Médoc laissant la place aux palus et mottes de la pointe. Les plateaux charentais s'effondrent au contraire en falaises dans les eaux estuariennes, éloignant les terroirs viticoles des eaux tourbeuses de la Gironde. Cette frontière départementale porte une réalité géographique. On retrouve cette dissymétrie au niveau de la Garonne et de la Dordogne, même si les marais laissent la place à de vastes plaines cultivées, au pied de reliefs plus ou moins marqués, qui concentrent un patrimoine architectural historique de châteaux, églises, villas bénéficiant de positions hors d'eau et de perspectives sur la vallée.



SOCLE NATUREL ET PAYSAGES #3

Les paysages: trois séquences solidaires

Ces caractéristiques communes des paysages estuariens et fluviaux permettent de distinguer trois grandes séquences spécifiques, en fonction de la qualité de leurs rives, de leur interface avec l'arrière-pays, de leur exposition à l'eau.

L'estuaire

Les dimensions de l'estuaire ne sont pas seulement celles de ses masses d'eau, mais aussi celles de ses rives : les grandes cultures céréalières s'étendent sur plusieurs milliers d'hectares dans les marais de Braud-et-Saint-Louis et les Mattes de Talais, situées sous le niveau des plus hautes eaux. Les versants viticoles du Médoc sont à peine perceptibles derrière les rives boisées de la Gironde quand les falaises et criques du sud de Royan s'affichent clairement. Le patrimoine naturel et architectural estuarien est riche, mais cette mer intérieure est trop large pour mettre ses rives en regard. Seuls les quatre phares qui encadrent la navigation réussissent à établir un lien entre les deux départements. Les voies de desserte, la D2 dans le Médoc et la D730 en Charente-Maritime sont importantes pour faire communiquer des fronts de mer souvent inaccessibles avec l'arrière-pays.

Les fleuves

Les vallées fluviales entretiennent un rapport de rive à rive autrement plus intense : avec des franchissements plus nombreux et une largeur

beaucoup plus faible. La vallée étroite de la Garonne avec ses petits ports desservis par plusieurs voies latérales (D214, D10, A62) est un axe de mobilités important entre Toulouse, Bordeaux et les ports de la façade atlantique. Cette vallée, entre des territoires viticoles variés, est également un axe patrimonial important. La vocation de la vallée de la Dordogne, plus large, est agricole : cultures, prairies, bois organisent de vastes plaines, dont les rives viticoles sont moins perceptibles. Ces vallées sont soumises aux inondations fluviales et maritimes, dont les endiguements en pointillés questionnent la pérennité de l'occupation des fonds de vallée.

La confluence des fleuves

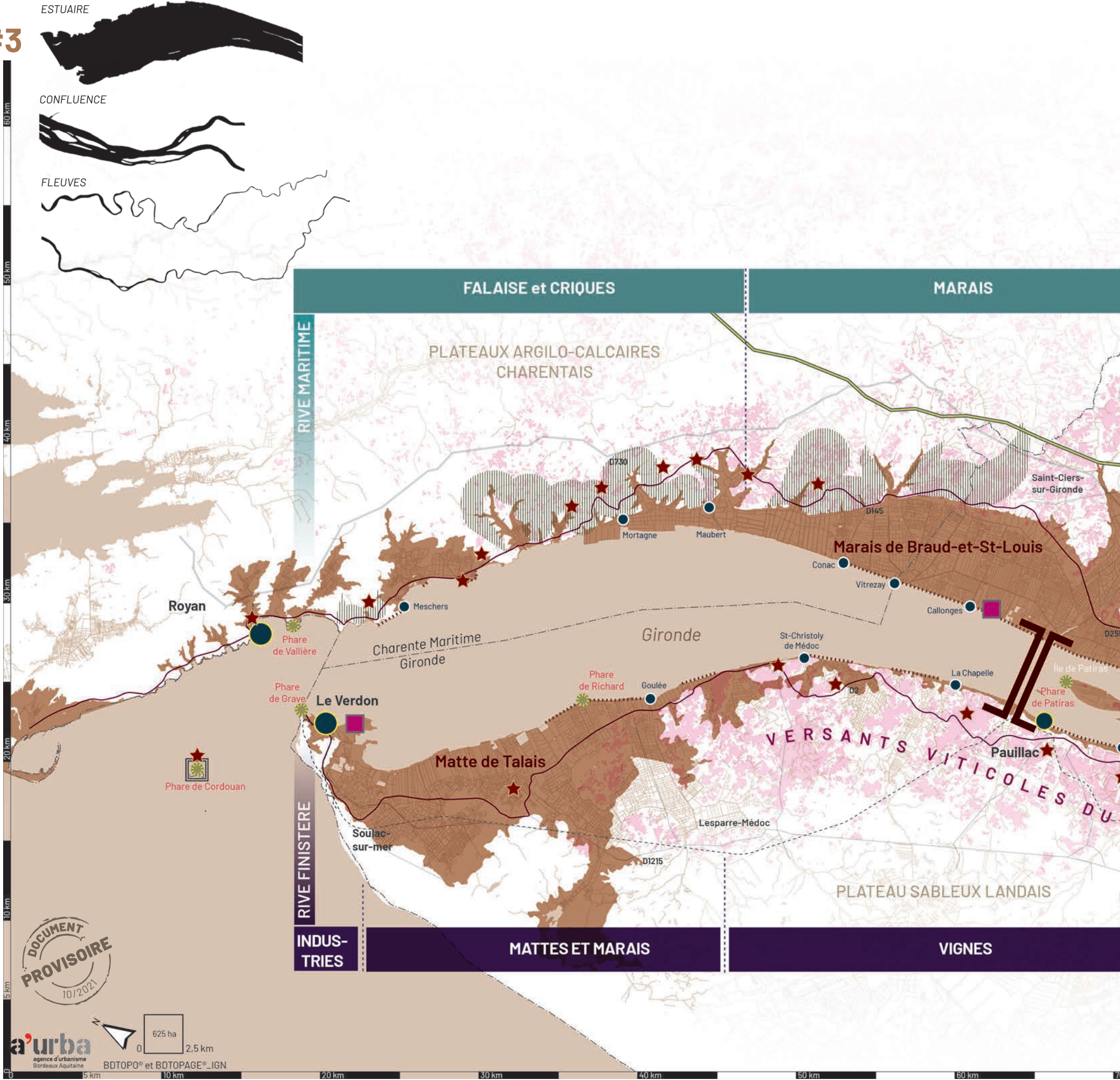
Les fleuves se rencontrent au niveau des trois imposants marais de Prignac-et-Marcamps, Blanquefort et Ambès. Cette confluence houleuse se décompose en plusieurs îles dont les cultures à fleur d'eau se déplacent avec la force du courant qui les érode. Deux sites inscrits encadrent ce paysage fragile : les coteaux du Blayais et les versants viticoles de Macau. Le verrou de Blaye est un site Unesco emblématique de ce paysage à la fois fin d'une mer et porte d'entrée dans les terres. Ce paysage de confluence est soumis au risque inondation mais aussi technologique à cause de plusieurs occupations industrielles et nucléaires.

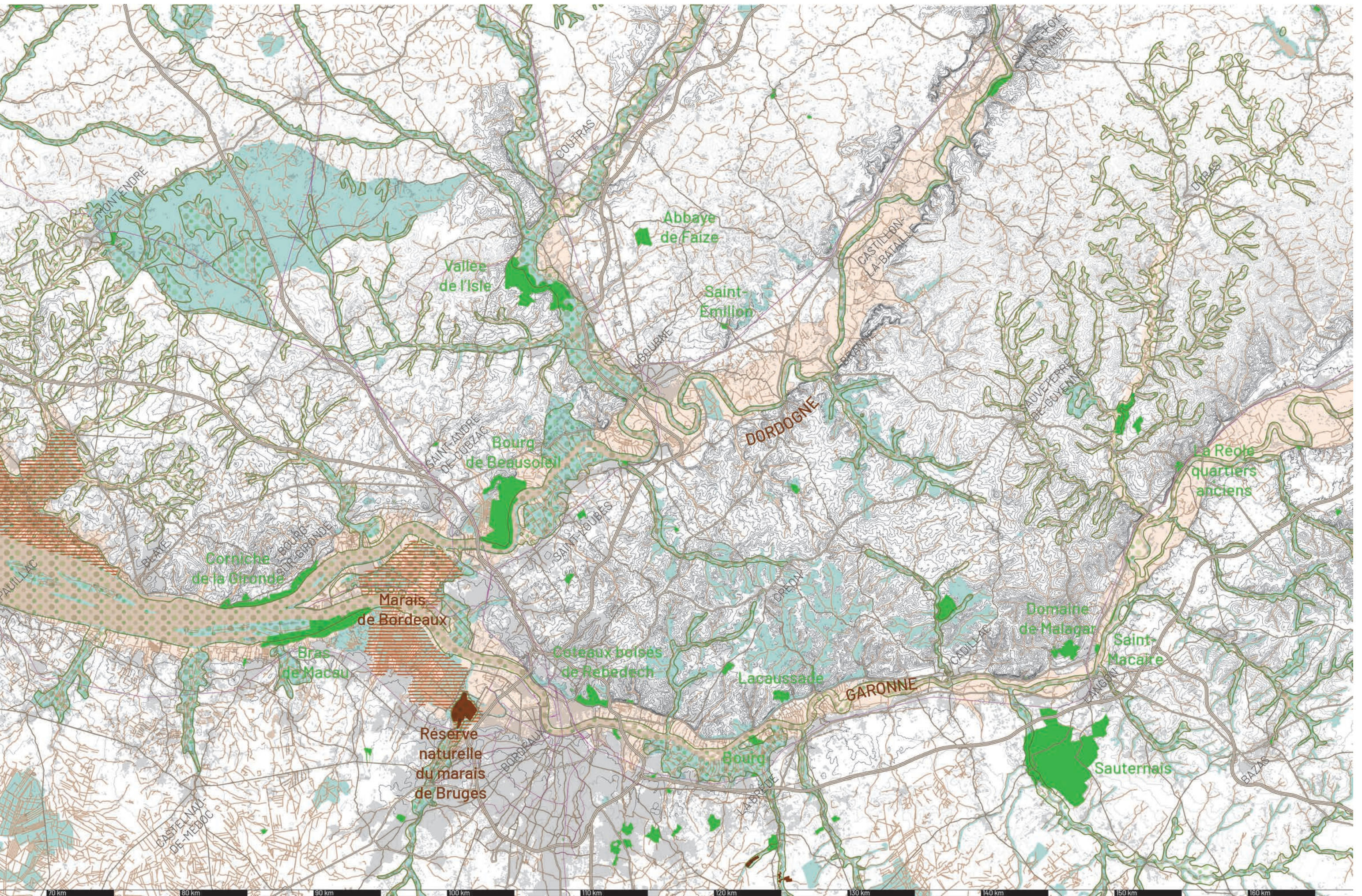
Glossaire

- Estran** : Portion du littoral comprise entre les plus hautes et les plus basses mers.
- Barrail** : Paysage cultivé de prairies humides bocagères
- Estey** : Partie d'un cours d'eau soumise à la marée, à sec à marée basse.
- Rouille** : Petit cours d'eau.
- Slikke** : Partie basse de la vasière recouverte à chaque marée
- Shorre** : Partie haute de la vasière recouverte aux grandes marées
- Canal** : Voie navigable artificielle.

- Chenal** : Déviation d'une rivière, pour le fonctionnement d'un moulin ou permettant la navigation.
- Fossé** : Curage du sol pour drainer l'eau qui y stagne.
- Jalle** : Rivière médocaine.
- Marais** : Couche d'eau stagnante, en général peu profonde, et envahie par la végétation aquatique ou herbacée qui varie selon la hauteur de l'eau, l'importance des périodes d'assèchement et le taux de salinité.

Sources : Atlas des paysages de la Gironde, CaMBo n° 18, nov. 2020 / Dossier "Vivre l'Estuaire".





RISQUES #1

Risques naturels et industriels

Les risques naturels

L'estuaire de la Gironde est inscrit comme espace à risque littoral de submersion et érosion marine. Les services de l'État élaborent ainsi une nouvelle génération de plan de prévention des risques naturels répondant à la législation post tempête Xynthia. La limite amont intègre le territoire de Bordeaux Métropole.

En matière d'**inondations**, près d'un quart de Bordeaux Métropole est situé en dessous des marées hautes, dont les zones d'activités industria-lo-portuaires et sites urbanisés parmi les plus anciens (secteur UNESCO, etc.), densément peuplés, les mieux équipés et faisant l'objet de grands projets de renouvellement urbain. En 2012, les études préalables à l'établissement des TRI (territoires à risque d'inondation) indiquaient que 85 000 et 115 000 habitants permanents et 70 000 à 100 000 emplois sont exposés, selon le type d'aléa considéré. Les autres communes du bassin versant relèvent des plans de prévention des risques naturels non littoraux.

En matière d'**érosion marine**, les falaises charentaises de calcaire blanc (en aval de Meschers) présentent des mouvements de terrain ponctuellement sources de danger. Les rives basses sont contenues par les digues, mais les îles de l'estuaire, rendues à la nature par le Conservatoire du littoral, subissent des modifications de tracé. Enfin, le littoral atlantique recule globalement sur l'ensemble de la côte.

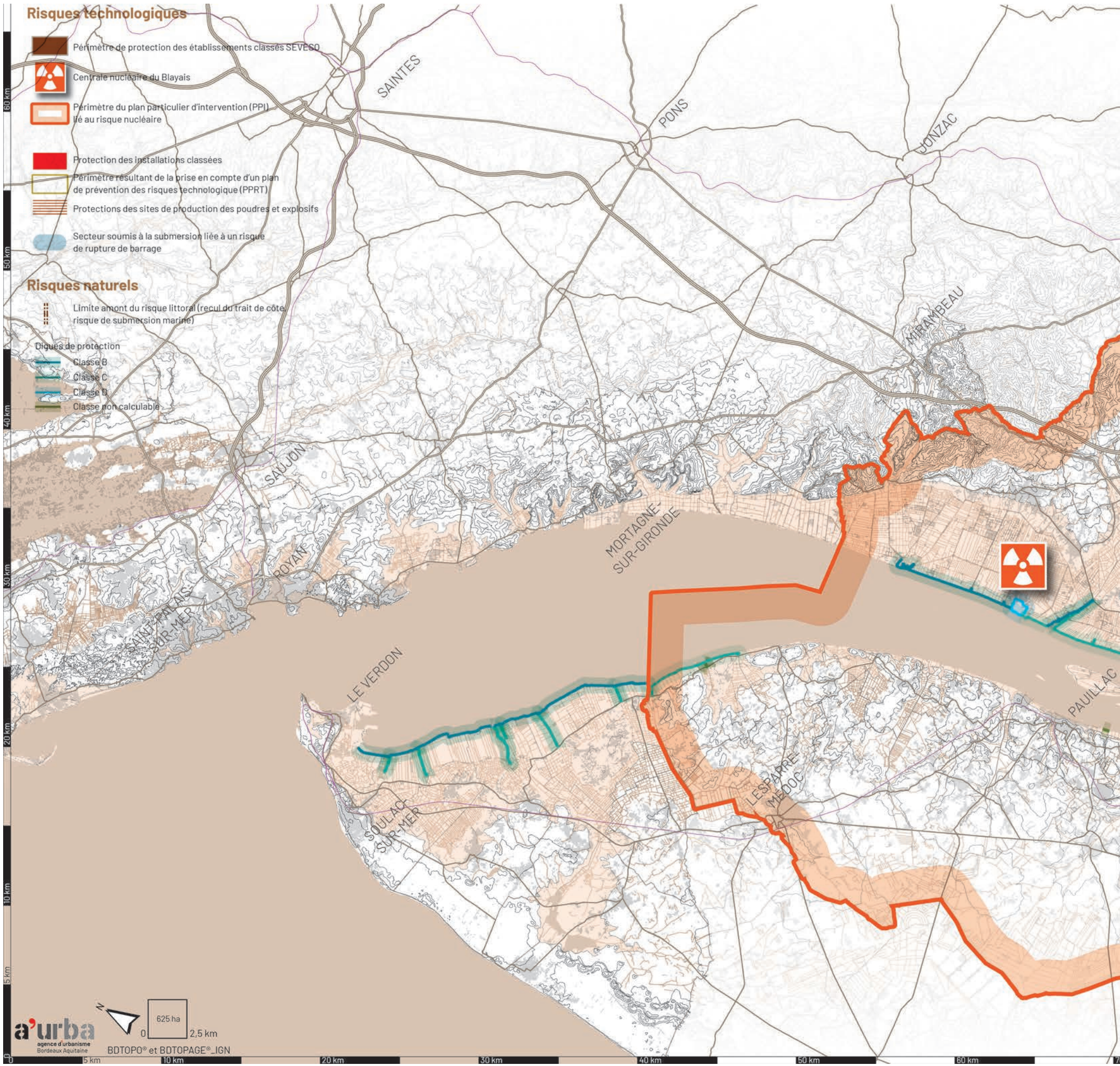
Les risques industriels et technologiques

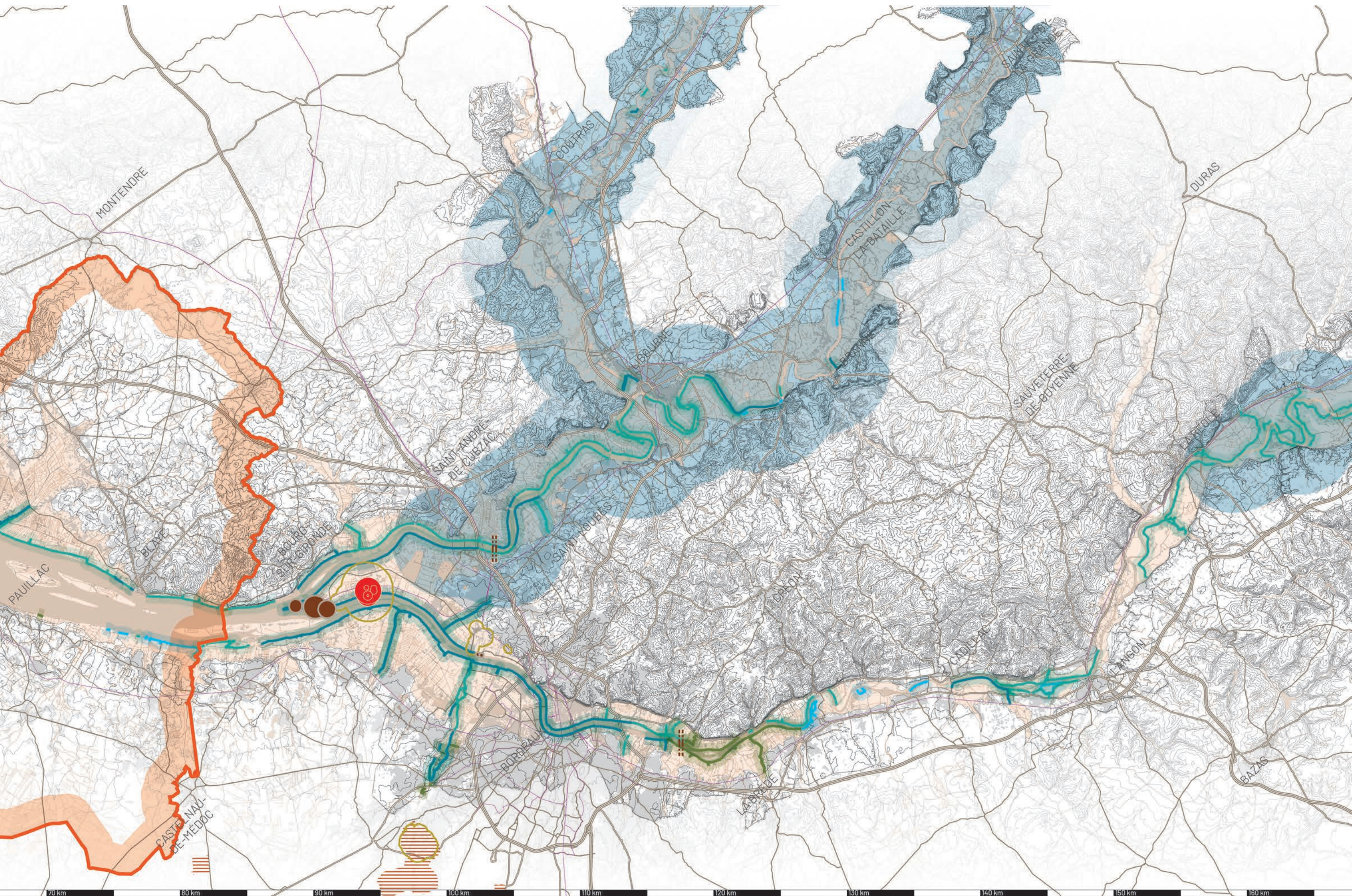
Le risque industriel est concentré sur les installations portuaires (Bassens, Bec d'Ambès et Pauillac).

Le centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) de Braud-et-Saint-Louis campe en proue sur une rive soumise aux vents et vagues en cas de forte tempête. En 1999, la tempête Martin a, selon la terminologie officielle de l'autorité de sûreté, provoqué un « incident classé au niveau 2 sur l'échelle INES » (échelle internationale des événements nucléaires et radiologiques). Certains experts ont estimé que l'installation a frôlé la catastrophe majeure du fait de l'inondation totale du site.

Les **barrages** suivants, construits dans les années 1940/1950 sur les cours amont des cours d'eau (en Aveyron, Cantal et Corrèze), exposent de nombreuses communes à une onde de submersion en cas de rupture :

- Bort-les-Orgues (Corrèze/Cantal) établi sur le cours amont de la Dordogne.
- Monceaux la Virole (sur la Vézère, en Corrèze). À noter que l'onde peut atteindre l'aire métropolitaine bordelaise.
- Les barrages de Grandval (Cantal) et Sarran (Aveyron) sur la Truyère, affluent du Lot, dont les effets sont prévus jusqu'à La Réole.





L'OFFRE DE MOBILITÉ #1

L'offre de mobilité, morcelée entre les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) présentes autour de l'estuaire, tente de s'adapter à ce territoire particulier.

Le TER borde les rives du Médoc permettant de relier Le Verdon à Bordeaux mais n'a pas d'équivalent côté charentais. La ligne de chemin de fer desservant Royan relie Saintes par l'intérieur des terres.

Cette asymétrie entre les deux rives se retrouve également au niveau de la desserte en cars interurbains. Un réseau de lignes permet de parcourir l'estuaire, côté médocain, jusqu'à Bordeaux. Une ligne relie également la Métropole à Blaye. En revanche, au-delà des limites administratives de la Gironde, il n'existe pas d'offres de cars permettant de longer l'estuaire jusqu'à Royan.

Le fleuve n'est pas utilisé comme voie de transport en commun : il n'existe pas de transport le parcourant longitudinalement. Sur la partie estuarienne, depuis la Pointe de Grave jusqu'à Saint-André-de-Cubzac, sur la Dordogne et jusqu'à Bordeaux sur la Garonne, il n'existe pas de franchissement.

Seuls deux bacs permettent de faire la liaison entre les deux rives ; le premier entre Le Verdon et Royan, le second, entre Blaye et Lamarque.

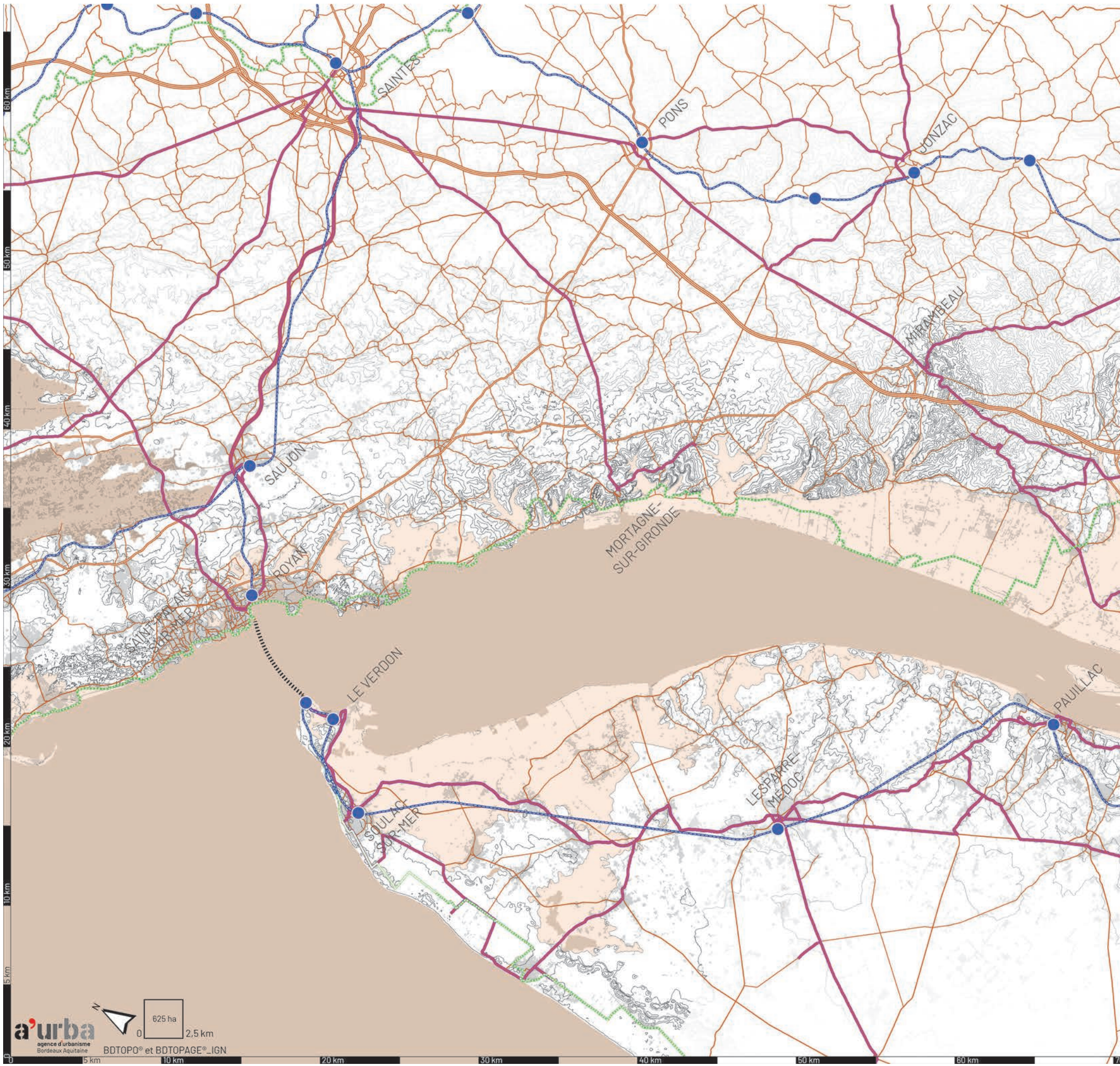
La Métropole se dote encore d'infrastructures permettant de traverser la Garonne avec la construction du pont Simone Veil qui est en projet et des réflexions en cours sur de nouvelles formes de franchissement, comme un téléphérique.

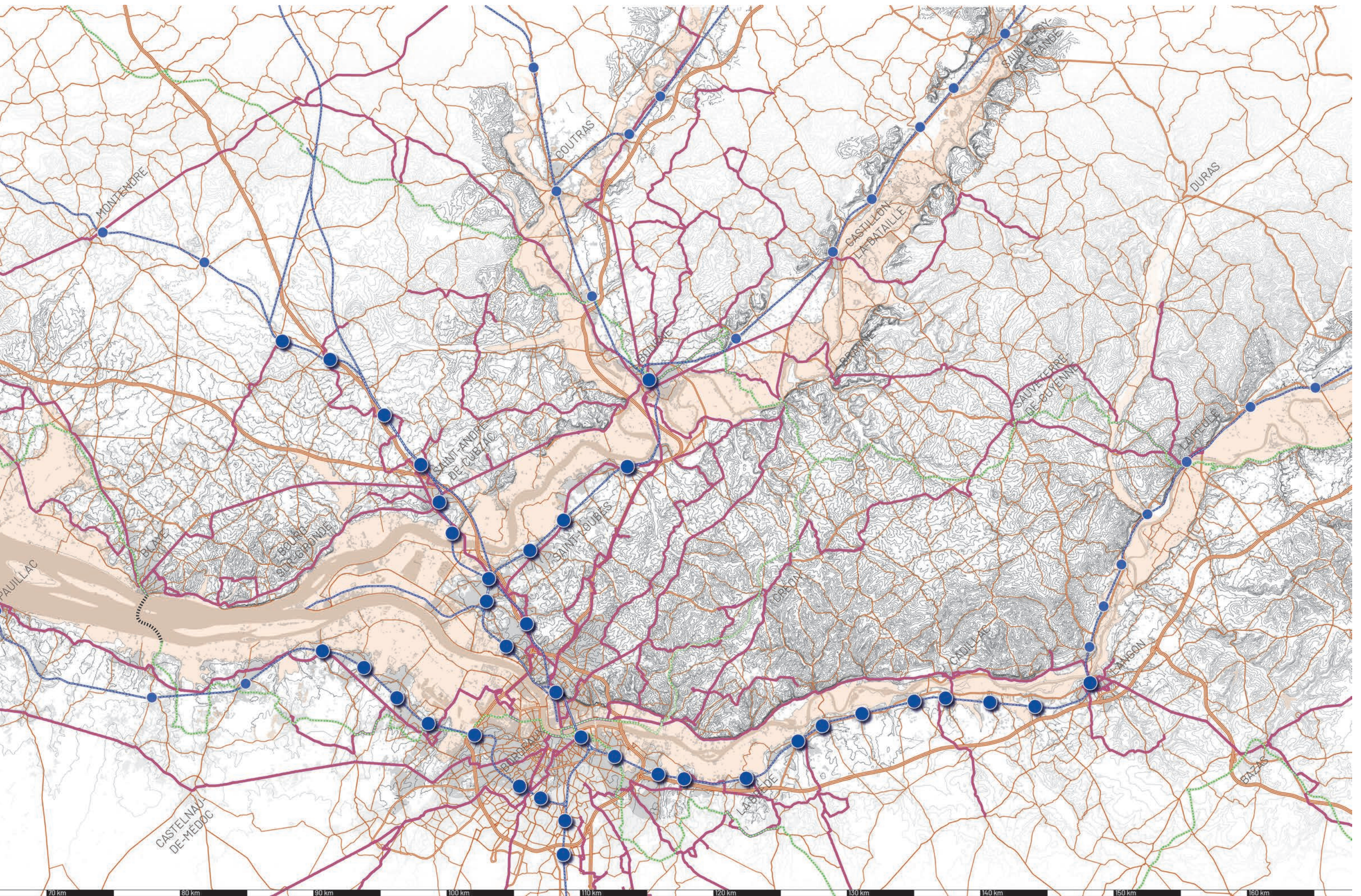
Au-delà de la Métropole, jusqu'à Langon, trois ponts permettent de traverser le fleuve, à Langoiran, Cadillac et Langon. Sur la Dordogne, les franchissements routiers et ferroviaires se situent à Cubzac-les-Ponts et Libourne.

Enfin, des liaisons cyclables d'itinéraires à vocation essentiellement touristique permettent de longer l'estuaire aussi bien du côté charentais que girondin : la Vélodyssée et la Scandibérique (itinéraires européens), et le canal des deux Mers (itinéraire national).

Mobilités

- Réseau de voiries
- Voies ferrées
- Gares
- Gares du réseau RER métropolitain
- Cars interurbains
- Traversées du Bac
- Réseaux cyclables
- Zones urbaines

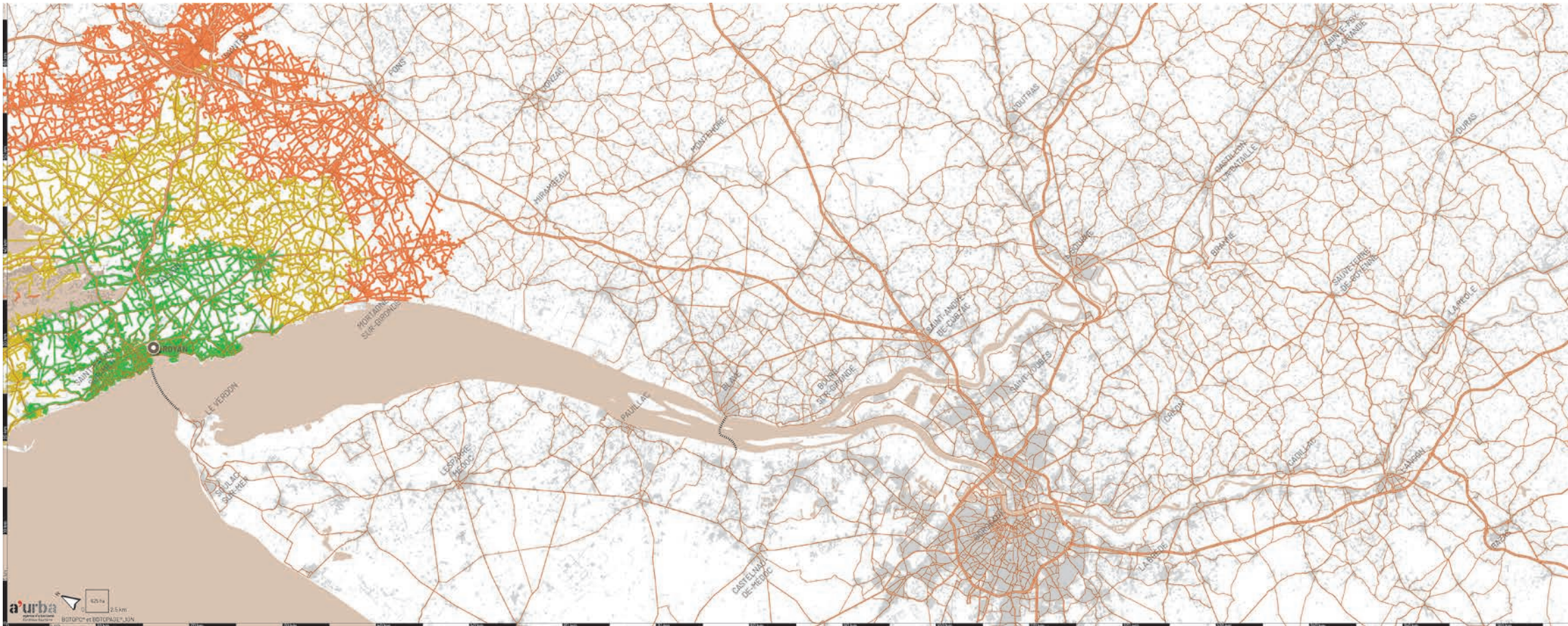




L'OFFRE DE MOBILITÉ #2

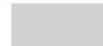
Les distances-temps depuis les villes moyennes

Depuis Royan



Depuis Pauillac

Mobilités

-  Réseau de voiries
-  Traversées du Bac
-  Zones urbaines

Isochrones

-  Point de départ

Zone parcourue en voiture à 7 h, un mardi, calculée en utilisant les données du trafic (MobiAnalyst) :

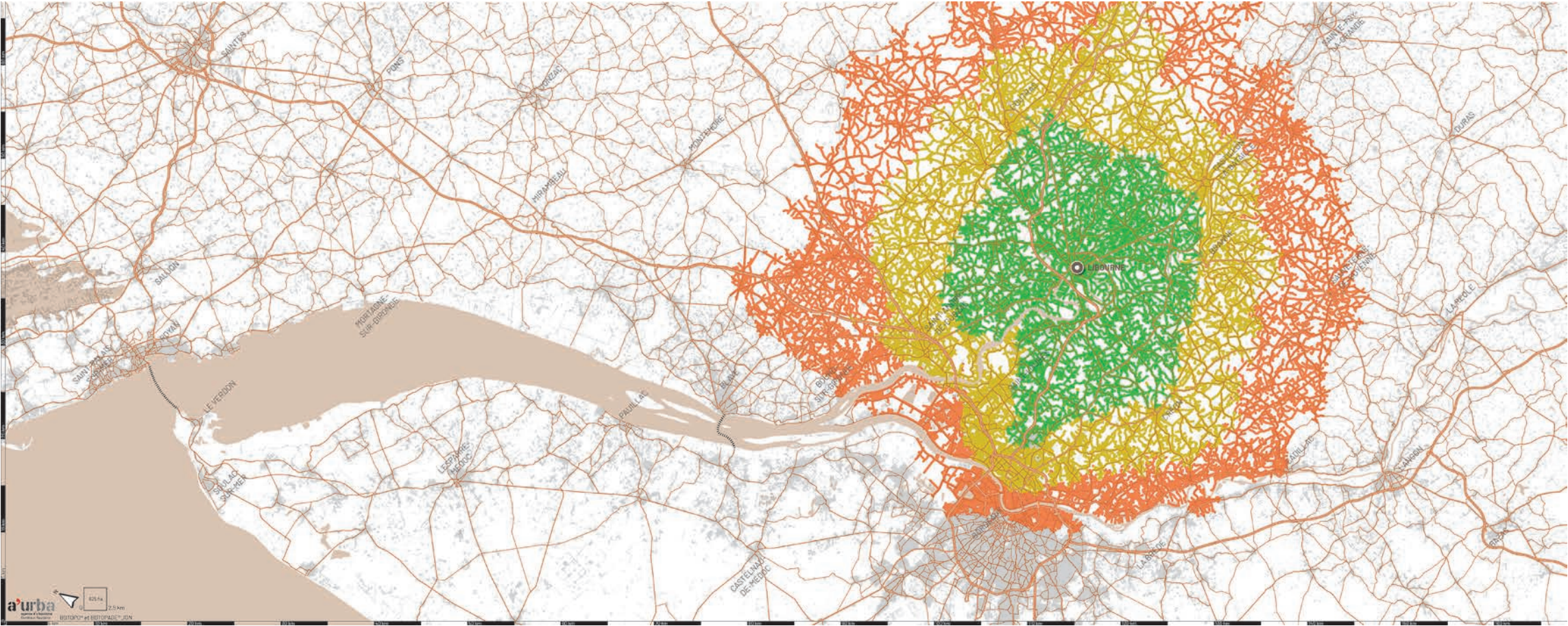
-  30 minutes
-  45 minutes
-  60 minutes



Depuis Saint André de Cubzac



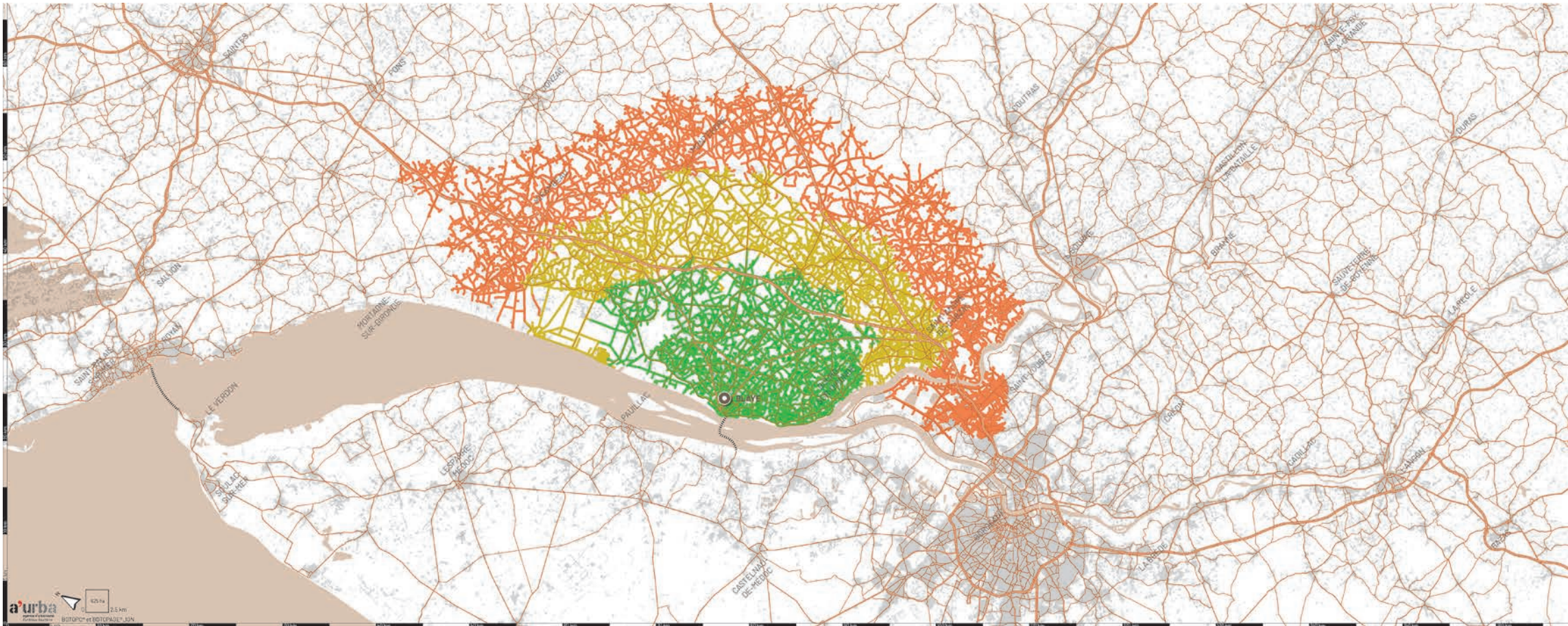
Depuis Libourne



L'OFFRE DE MOBILITÉ #2

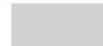
Les distances-temps depuis les villes moyennes

Depuis Blaye



Depuis Bordeaux
place Pey-Berland

Mobilités

-  Réseau de voiries
-  Traversées du Bac
-  Zones urbaines

Isochrones

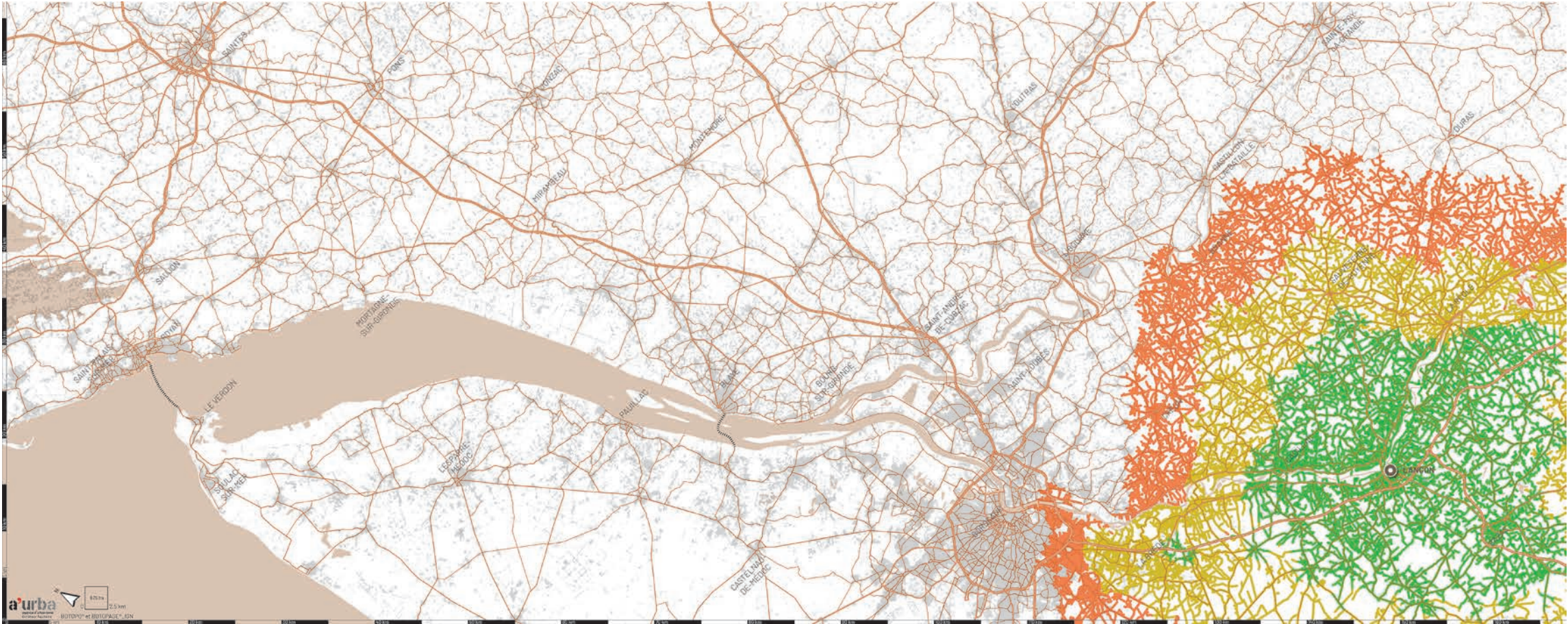
-  Point de départ

Zone parcourue en voiture à 7 h, un mardi, calculée en utilisant les données du trafic (MobiAnalyst) :

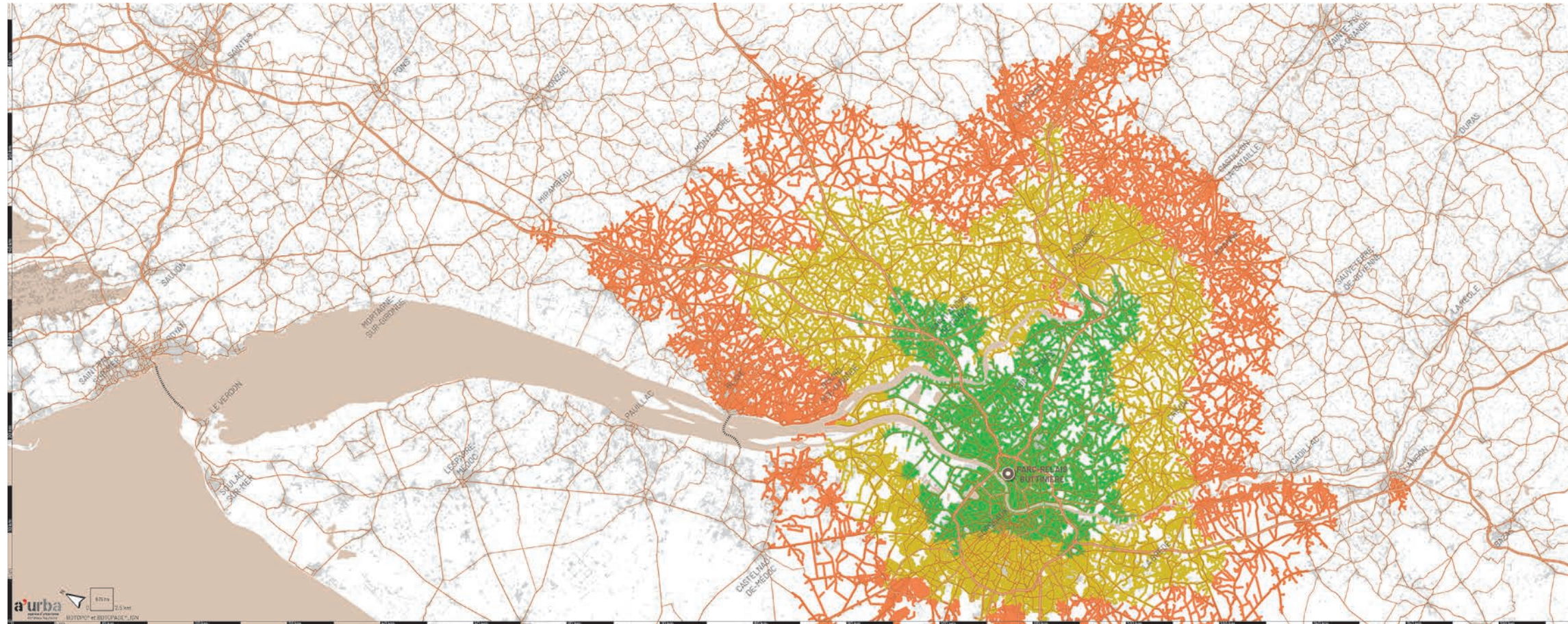
-  30 minutes
-  45 minutes
-  60 minutes



Depuis Langon



Depuis le parc relais Buttinière
Lormont



L'OFFRE DE MOBILITÉ #3

À l'échelle de la métropole

Le pont Simone Veil sera le huitième franchissement de la Garonne. Si ce nombre paraît important, la métropole bordelaise s'est dotée tardivement de franchissements et réfléchit toujours aux questions de traversées de la Garonne.

Le premier pont inauguré est le Pont de pierre, en 1822. Jusqu'alors, les traversées d'une rive à l'autre se faisaient par barges. La passerelle ferroviaire Eiffel vient renforcer l'offre de franchissement en 1860 puis il faudra attendre plus de cent ans pour qu'un nouveau pont voit le jour sur la Garonne, en 1965 : le pont Saint-Jean. En 1967, le pont d'Aquitaine vient étoffer l'offre, au nord de la Métropole, puis le pont François Mitterrand qui permet de boucler la rocade bordelaise, le pont ferroviaire Garonne en 2008 et enfin le pont Chaban-Delmas en 2013.

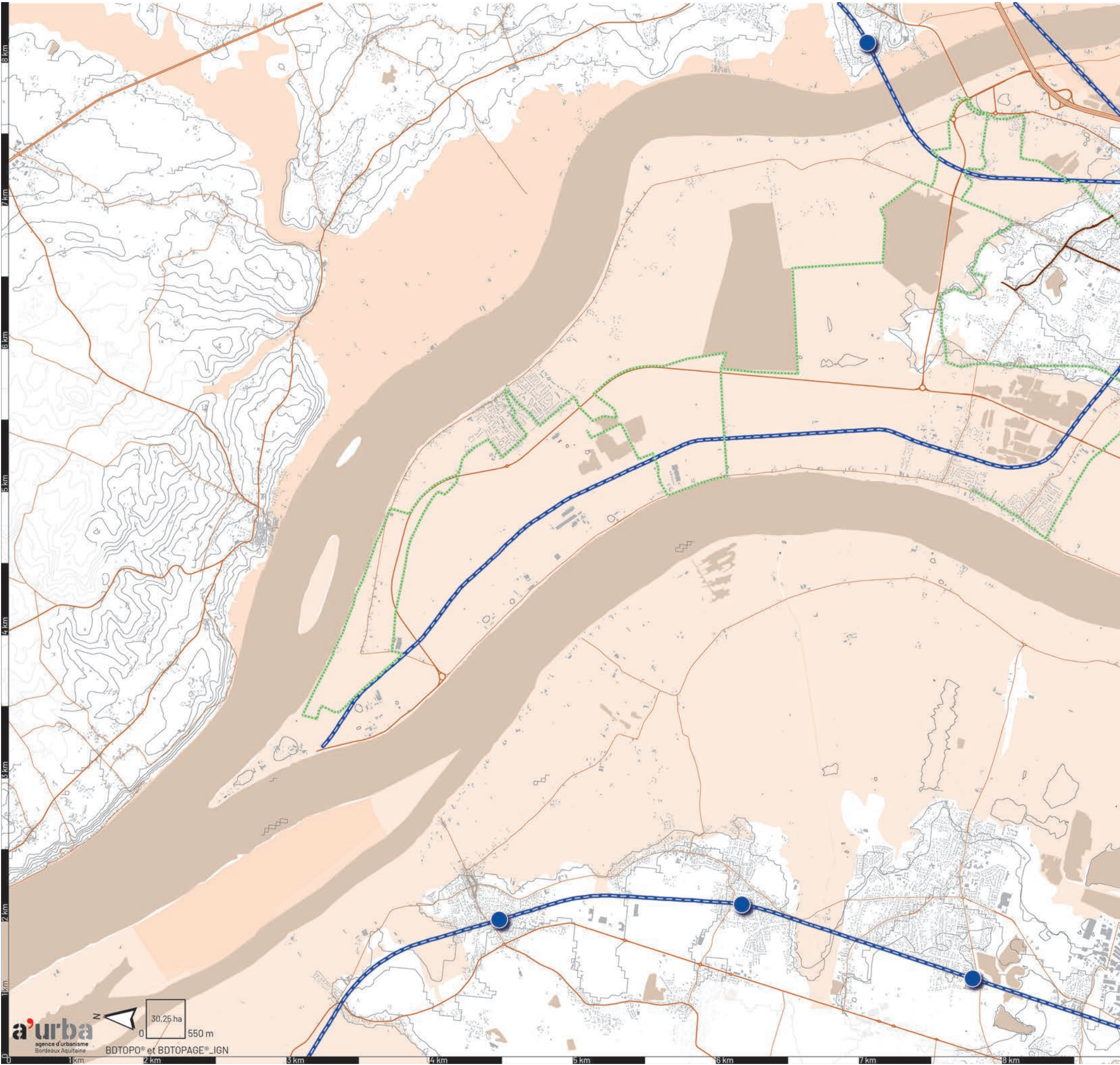
Le réseau de transport en commun bordelais prend en compte ces questions de traversées puisque la première ligne de tramway, inaugurée en 2003, emprunte le Pont de pierre et permet de franchir la Garonne.

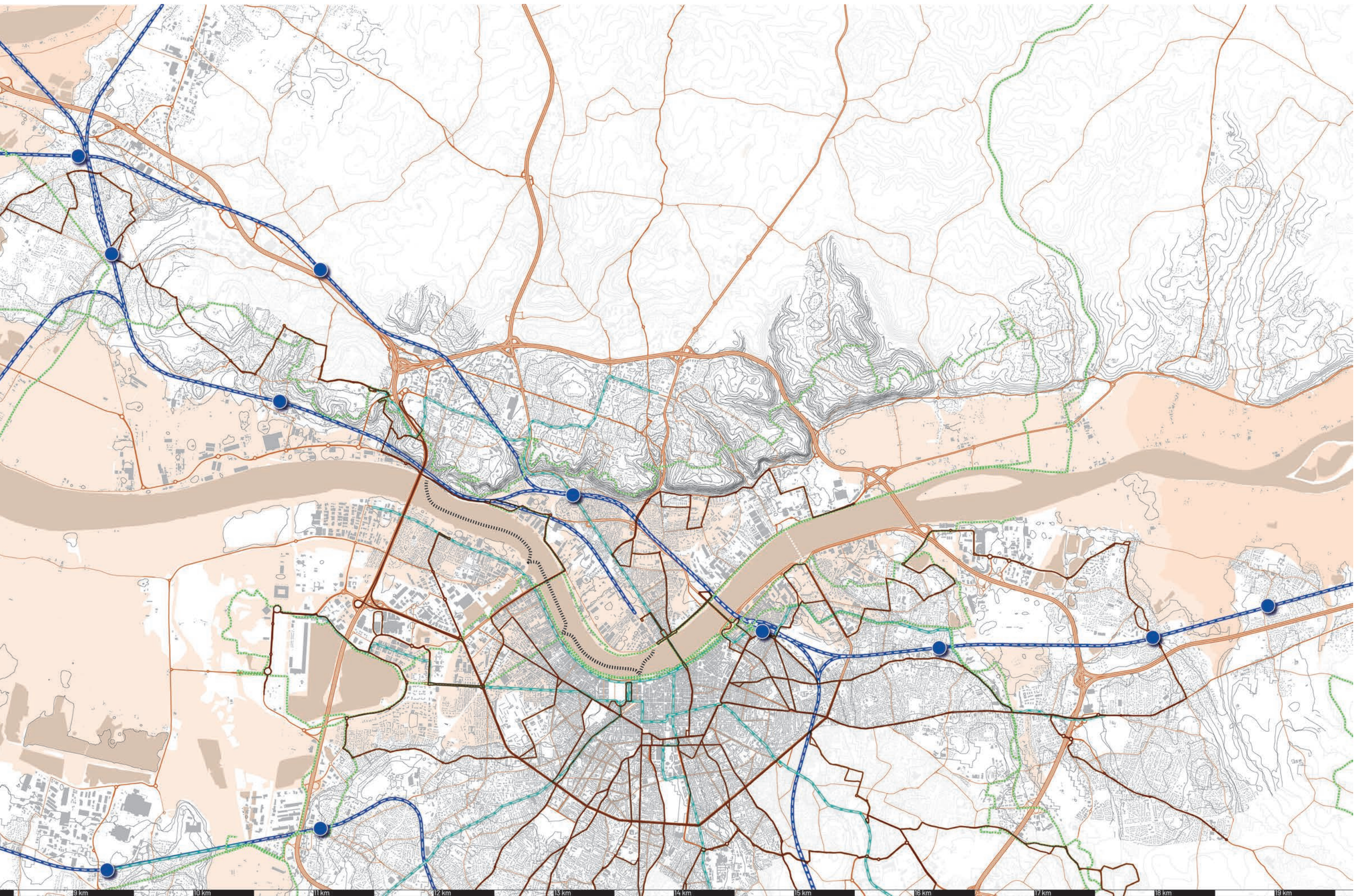
Bien que certaines Lianes permettent aussi de faire la liaison et que la première ligne de car express traverse également la Garonne, la rive droite souffre d'un certain retard en matière de transport en commun, au regard de l'offre disponible sur la rive gauche.

En 2013, le fleuve accueille pour la première fois une offre de transport de voyageurs. Le Batcub (Bat³) parcourt la Garonne de Lormont en aval à la place Stalingrad à Bordeaux en amont. Toutefois les fréquences ne permettent pas d'en faire, pour le moment, un transport structurant pour le territoire.

Les réflexions sur le fleuve et ses traversées sont encore d'actualité à l'échelle de la Métropole qui réfléchit toujours aux possibilités qu'offre la Garonne.

Le transport fluvial est considéré comme un véritable enjeu et des réflexions sur de nouveaux franchissements continuent d'animer le débat public, notamment autour du recours à un téléphérique.





L'OFFRE DE MOBILITÉ #4

Mobilité et programmation économique

À horizon 2030, les localisations de nouvelles zones d'emploi (bureaux, zones d'activité, entrepôts) sont en partie cadrées par le schéma métropolitain de l'accueil des entreprises (SMAE).

Cette carte ci-contre reprend les principaux sites métropolitains à vocation économique ainsi que les grands territoires de projet multifonctionnel accueillant entre autres, d'importantes surfaces de bureaux, locaux d'activités, commerces et équipements.

Mettre en regard les développements à venir avec l'offre de mobilité actuelle incite à réfléchir à la cristallisation des projets le long du fleuve (secteurs de l'OIN Euratlantique,

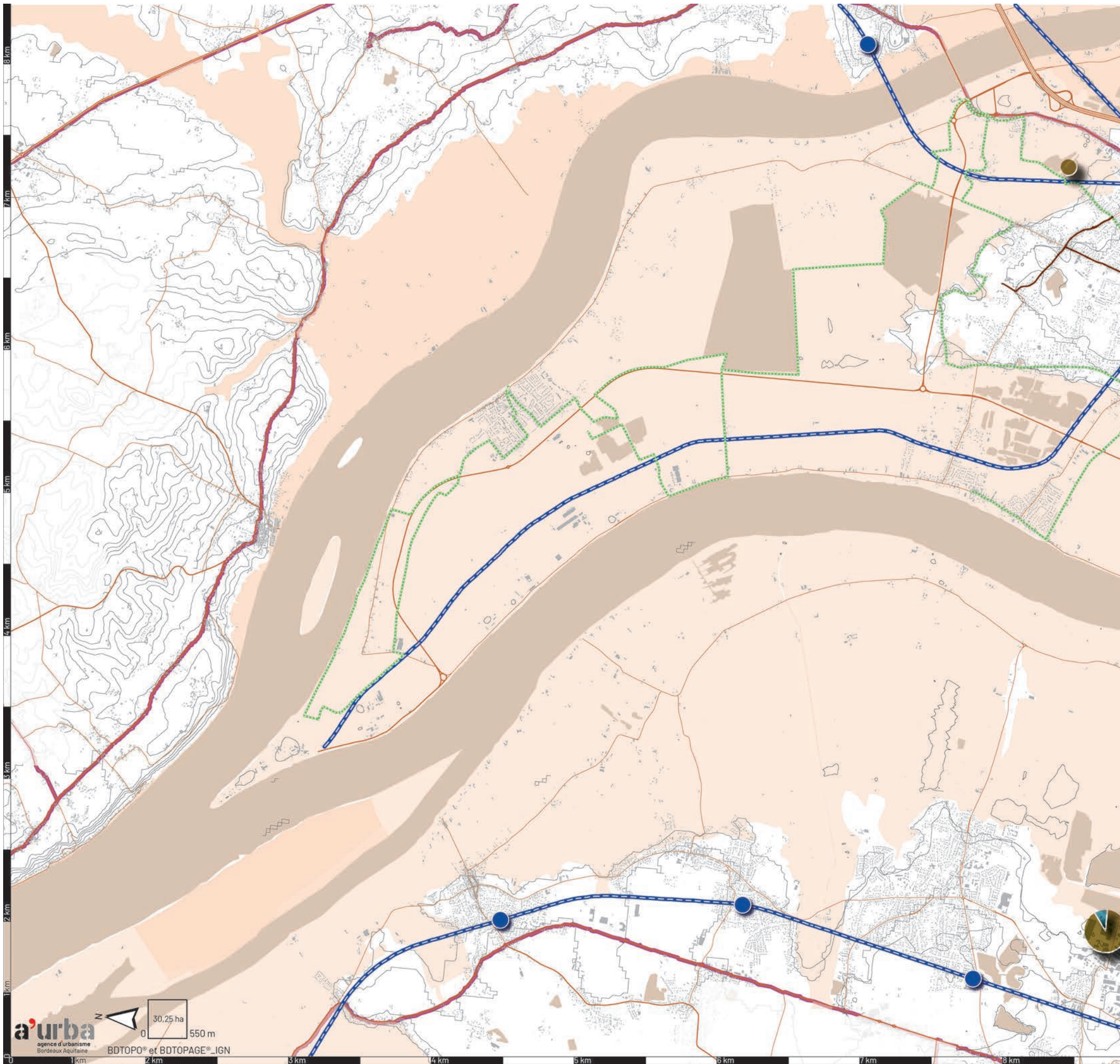
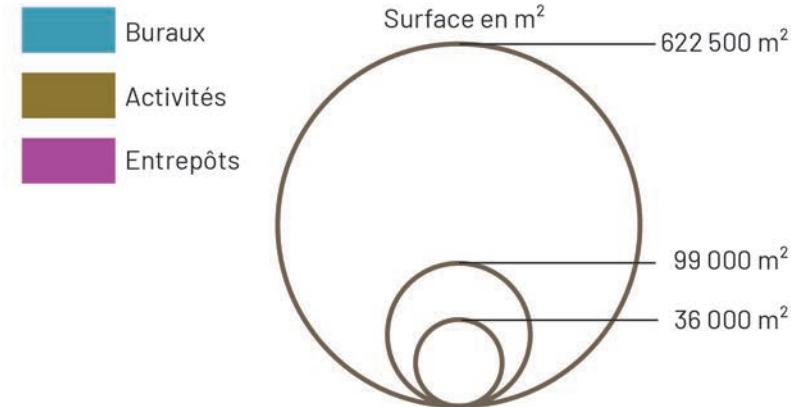
Brazza, Bastide Niel et Bassins à flot notamment) et au développement d'offre de transport en commun à prévoir en conséquence.

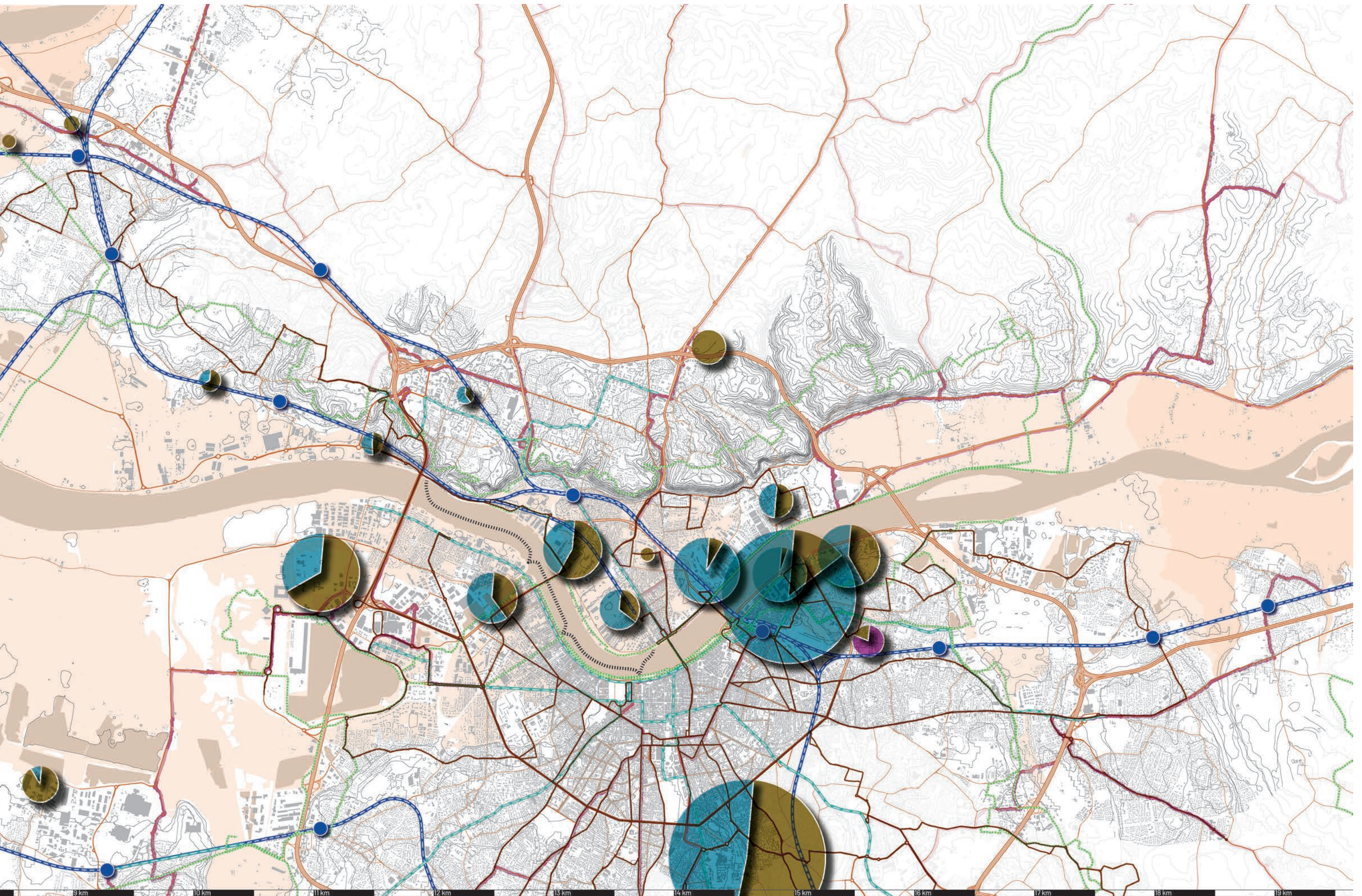
La programmation de logements, non représentée ici, renforce cette exigence à trouver des réponses en termes de mobilité. À elles seules, l'OIN Euratlantique (Bordeaux, Bègles, Floirac) et la ZAC des quais de Floirac, représentent au total plus de 1 000 logements en rive gauche et environ 11 000 en rive droite qui sont prévus à horizon 2030. Pour le secteur de Bordeaux Bastide-Niel et Brazza, considéré comme le second grand territoire de projet du centre métropolitain, ce sont près de 8 000 logements qui sont programmés.

Mobilités

- Réseau de voiries
- Voies ferrées
- Gares du réseau RER métropolitain
- Tramway
- Lignes de bus
- Batcub
- Réseau cyclable et mobilités douces
- Bâti

Sites de projets programmés





DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES #1

Densité de population en 2015

Fleuves et rivières attirent en leurs rives la population. 852 000 personnes résident à moins de cinq kilomètres des rives de la Dordogne, de la Garonne de la Gironde, dont près de 134 000 à moins de 500 mètres. Le peuplement est quasi-continu tout au long des fleuves, avec des densités de populations plus faibles le long des rives charentaise et médocaine de la Gironde.

Ces densités s'accroissent autour de l'agglomération bordelaise, notamment en rive gauche garonnaise, que l'on distingue facilement. On identifie également clairement l'agglomération royannaise ainsi que celle de Libourne.

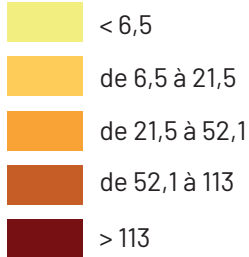
En amont de Bordeaux, la population tend à se concentrer de part et d'autre de la Garonne jusqu'à Langon, et, dans une moindre mesure, La Réole. La Dordogne observe deux foyers de population plus importants : Saint-André-de-Cubzac et Libourne, ainsi que des densités plus marquées sur la rive opposée.

Ses affluents, Isle et Dronne, sont aussi des vecteurs de peuplement, montrant bien que l'accès à l'eau est un des fondements des implantations humaines et que cette histoire continue de se lire des siècles plus tard.

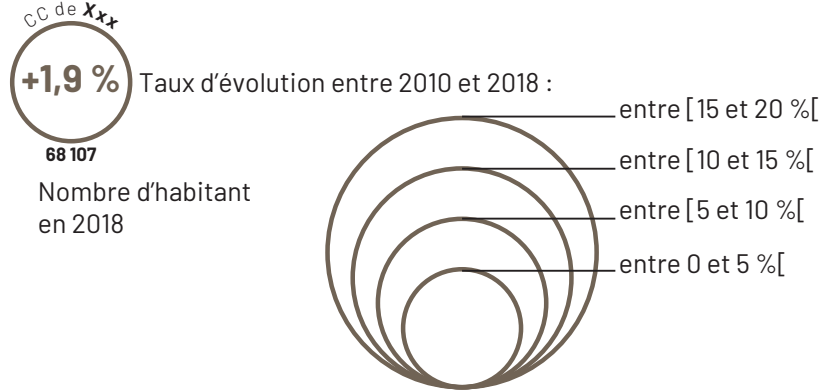
Densité de population 2015

Insee, Filosofi 2015

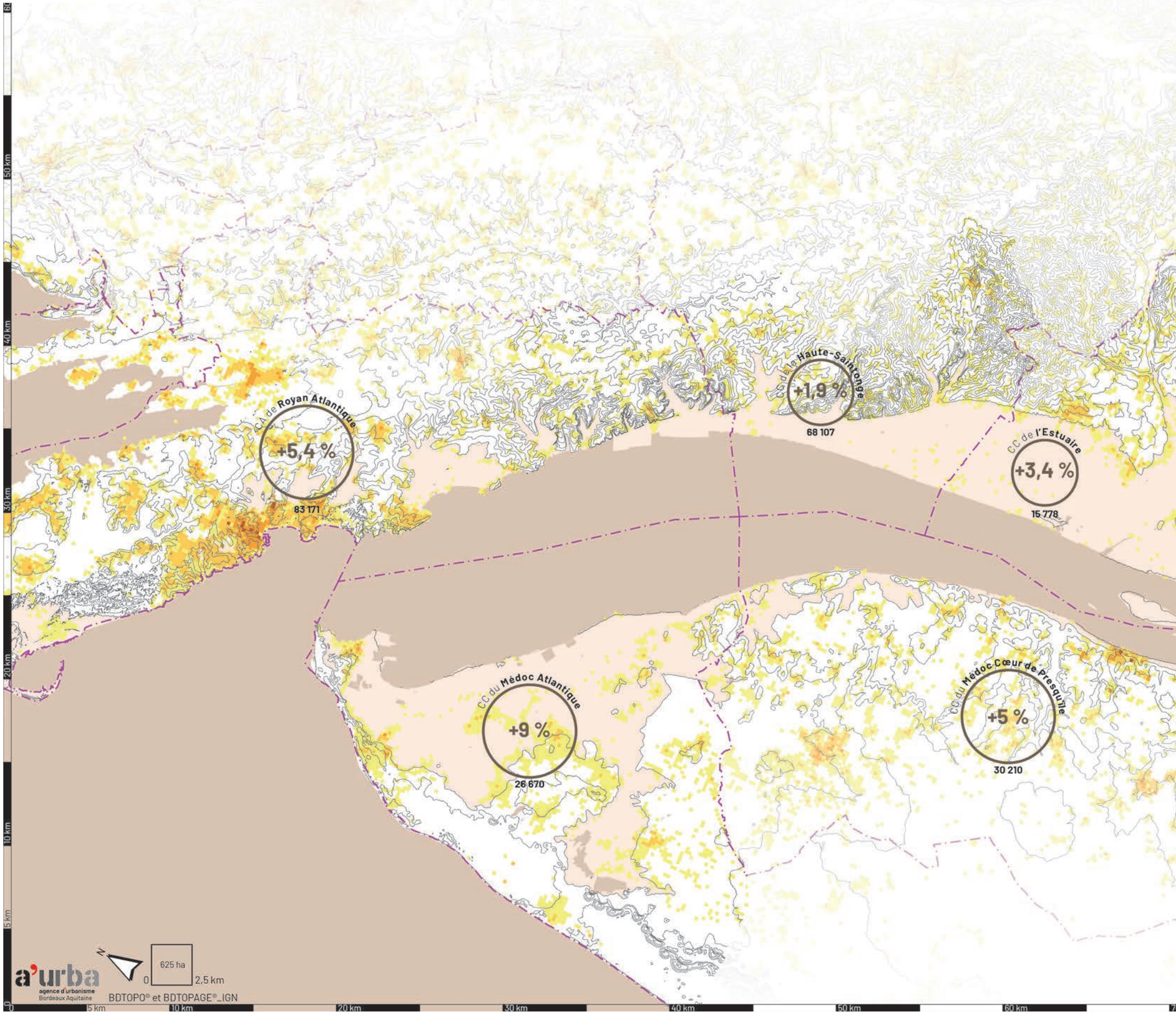
En habitants/ha



Évolution de la population entre 2010 et 2018



source : données carroyées de l'INSEE 2015, à partir des bases fiscales (Filosofi). Chaque point représente un carré de 200 mètres de côté, soit de 4 hectares. Traitement a'urba





DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES #2

Les fragilités

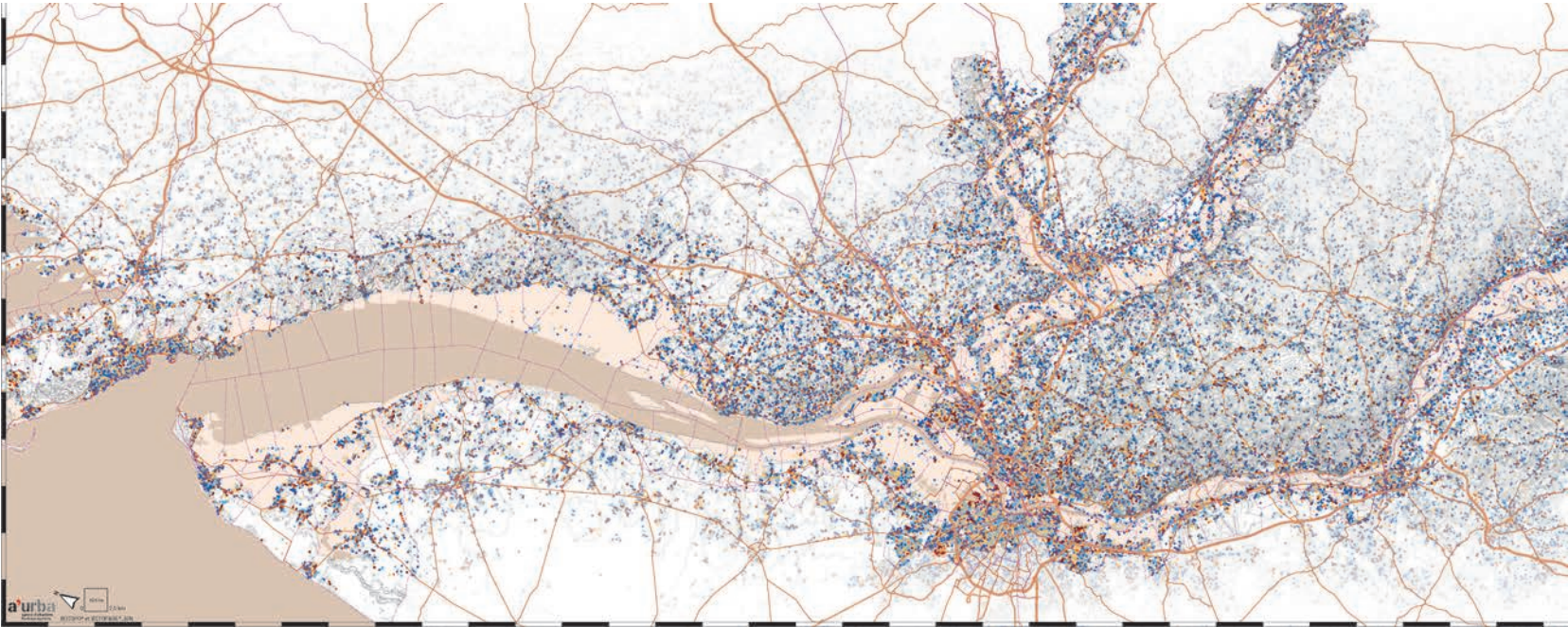
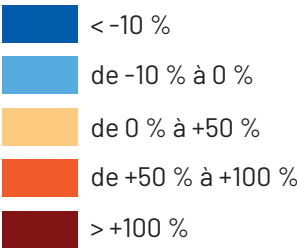
Évolution de la population entre 2010-2015

La population résidant à moins de cinq kilomètres des rives a augmenté de + 1,1 % par an entre 2010 et 2015, soit 44 000 habitants supplémentaires. Le nombre de personnes habitant à moins de 500 mètres a participé à cette croissance mais d'une manière moins marquée, avec un taux de croissance de +0,7 %.

Évolution de la population 2010-2015

Insee, Filosofi 2015

En nombre d'habitants en %



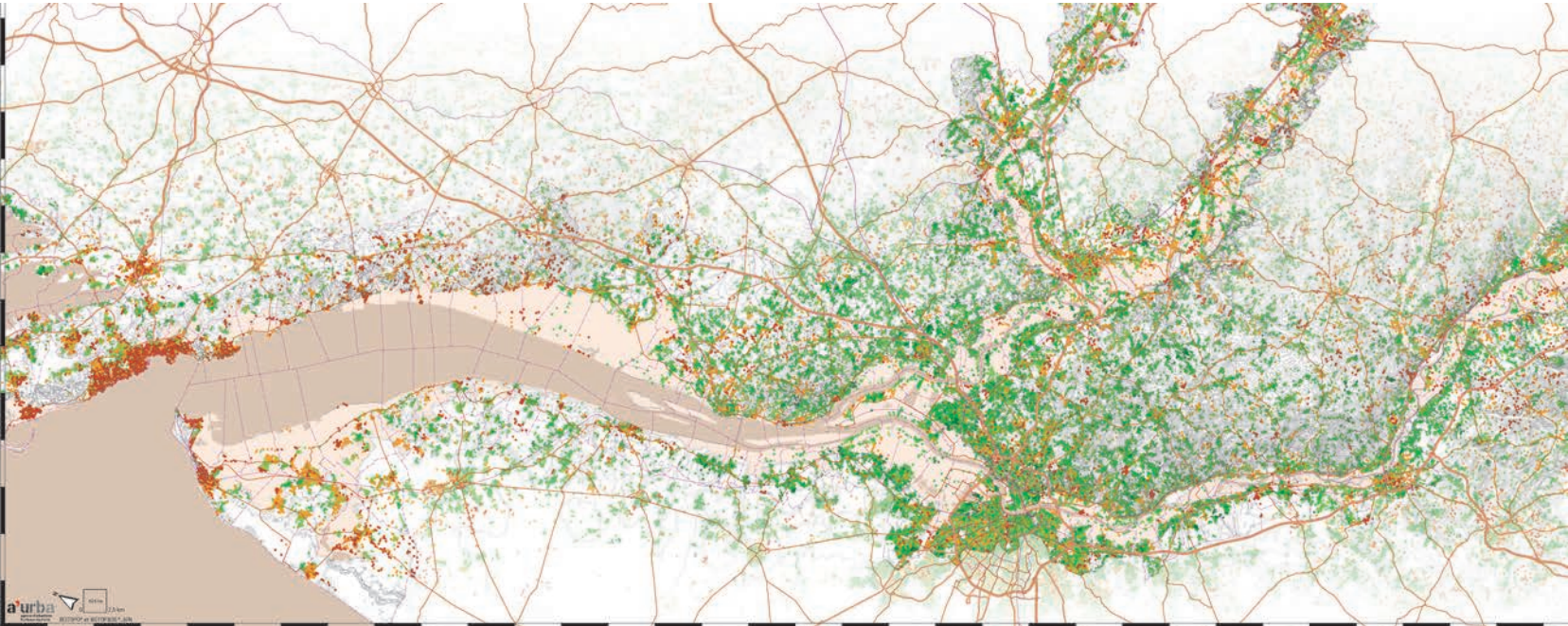
Indice de jeunesse

L'indice de jeunesse est un indicateur synthétique permettant d'observer la structure par âges des territoires. Il est calculé en rapportant la population jeune (ici, du fait de la source des données, les moins de 18 ans). Un indice supérieur à 1 (en vert sur la carte) montre une relative jeunesse de la population. A contrario, un indice inférieur à 1 (en orange et rouge) indique des territoires où les plus de 65 ans sont en proportions importantes. L'agglomération bordelaise se caractérise par la jeunesse de sa population, par contraste avec l'agglomération royannaise, où la population est beaucoup plus âgée, tout comme celle du sud de la Charente ou de la pointe du Médoc. Et si la Garonne est bordée, au sud de Bordeaux, d'une population assez jeune, les rives de la Dordogne présentent une situation plus contrastée, jeune de l'agglomération bordelaise à Libourne, plus âgée en amont.

Indice de jeunesse 2015

Insee, Filosofi 2015

Nombre de <18 ans / >64ans



Niveau de vie moyen des ménages

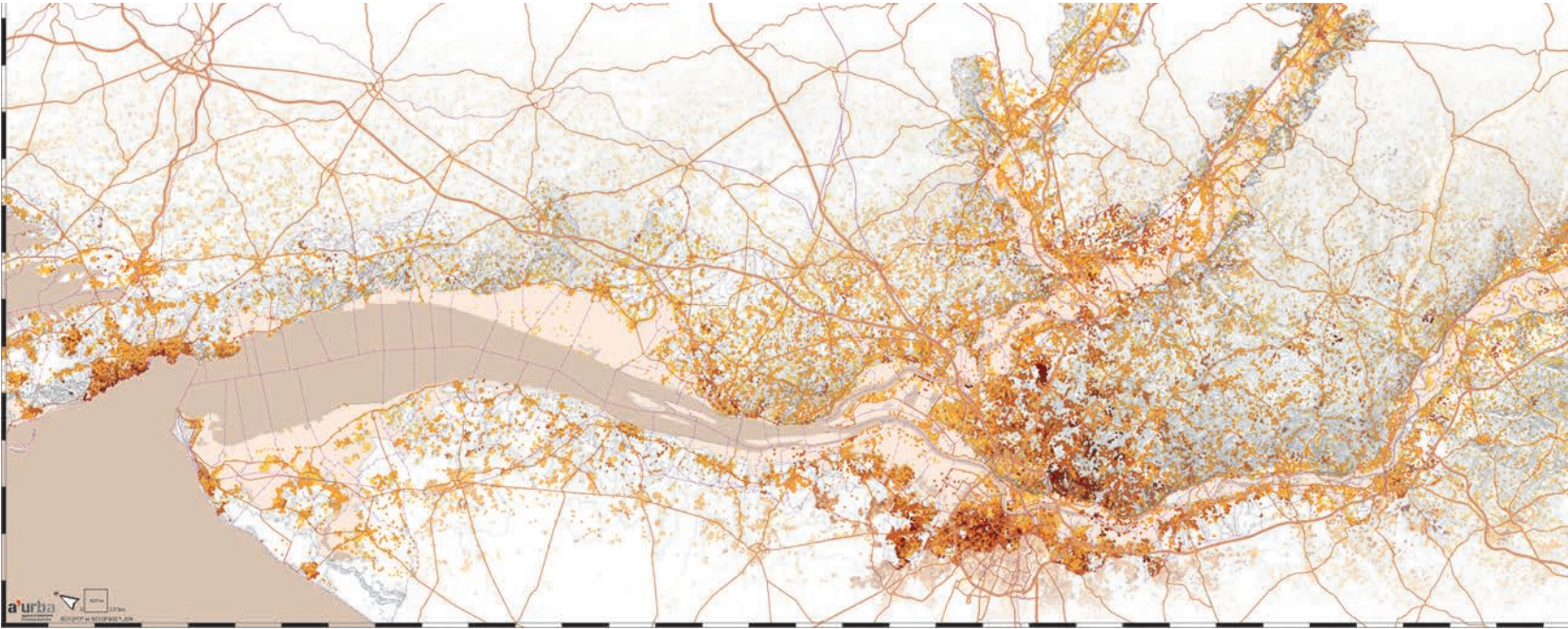
Les ménages aux ressources les plus importantes résident dans les secteurs périphériques de l'agglomération bordelaise. On observe également des revenus plus élevés au nord de l'agglomération royannaise, autour de Saintes, Blaye et Saint-Émilion. En revanche, le niveau des ressources décroît graduellement le long de la Garonne en amont de Bordeaux.

Niveau de vie des individus 2015

Insee, Filosofi 2015

Revenu annuel moyen des individus en €

- < 10 000 €
- de 10 001 € à 20 000 €
- de 20 001 € à 25 000 €
- de 25 001 € 30 000 €
- > 30 000 €



Ménages sous le seuil de pauvreté

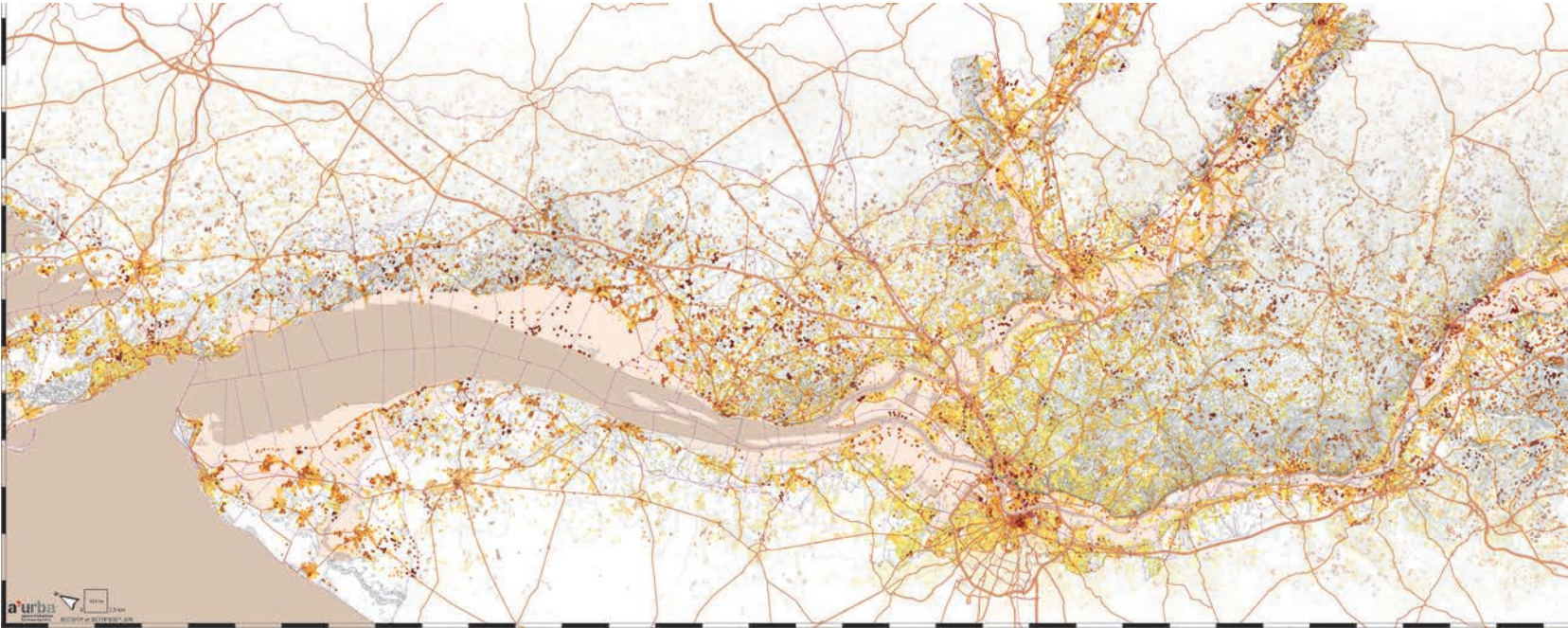
Les ménages sous le seuil de pauvreté représentent 14,9 % des ménages résidant à moins de cinq kilomètres des cours d'eau. Mais ce taux augmente à mesure qu'on s'en rapproche : ils représentent près d'un ménage sur cinq (19,7 %) parmi ceux habitant à moins de 500 mètres, ce qui alerte sur les moyens de défense contre les eaux de cette population plus vulnérable. Les ménages sous le seuil de pauvreté sont à la fois très concentrés dans le sud de la commune de Bordeaux, mais également présents de manière diffuse dans les territoires ruraux éloignés, souvent situés aux confins départementaux : Haute-Gironde et Sud-Charente, Nord Médoc, Haut-Entre-Deux-Mers, Pays de Duras.

Part des ménages pauvres 2015

Insee, Filosofi 2015

Ménages sous le seuil de pauvreté en %

- < 6 %
- de 6 à 15 %
- de 15 à 22 %
- de 22 à 32 %
- > 32 %



DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES #3

Époque de construction des logements

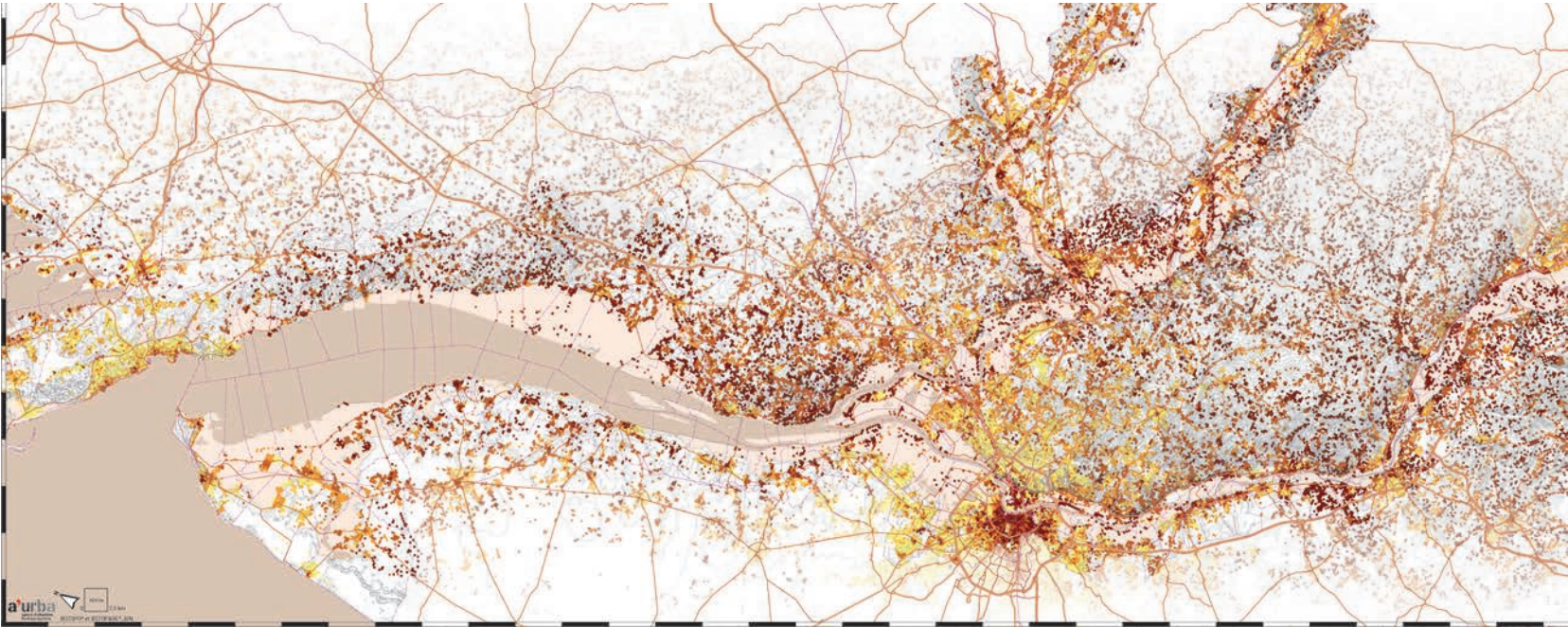
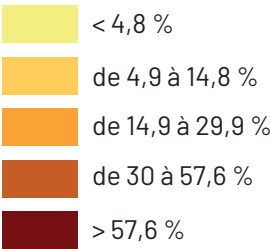
Résidences principales construites avant 1945

Le bâti ancien est présent dans les villages et bourgs mais également très implanté de manière dispersée, correspondant au modèle agraire traditionnel du Sud-Ouest, les exploitations agricoles se développant autour des habitations. Les logements anciens sont l'habitat dominant du secteur compris à moins de 500 mètres des rives, représentant un logement sur deux. Il ne représente plus qu'un tiers des résidences principales situées dans un rayon de cinq kilomètres.

Époque de construction des logements : avant 1945

Insee, Filosofi 2015

Part des logements en %



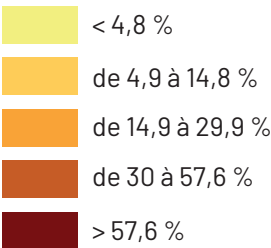
Résidences principales construites entre 1945 et 1970

La construction durant la période allant de 1945 à 1970 est relativement peu importante, à l'exception de Royan, qui a dû être reconstruite après les combats destructeurs de sa libération. Dans l'agglomération bordelaise, c'est la proche banlieue qui se développe, aussi bien rive droite que rive gauche de la Garonne. C'est également une période de développement autour de la Dordogne, en particulier dans la partie située entre Libourne et Sainte-Foy-la-Grande, ainsi que le long de ses affluents, l'Isle et la Dronne.

Époque de construction des logements : 1945 - 1970

Insee, Filosofi 2015

Part des logements en %



Résidences principales construites entre 1970 et 1990

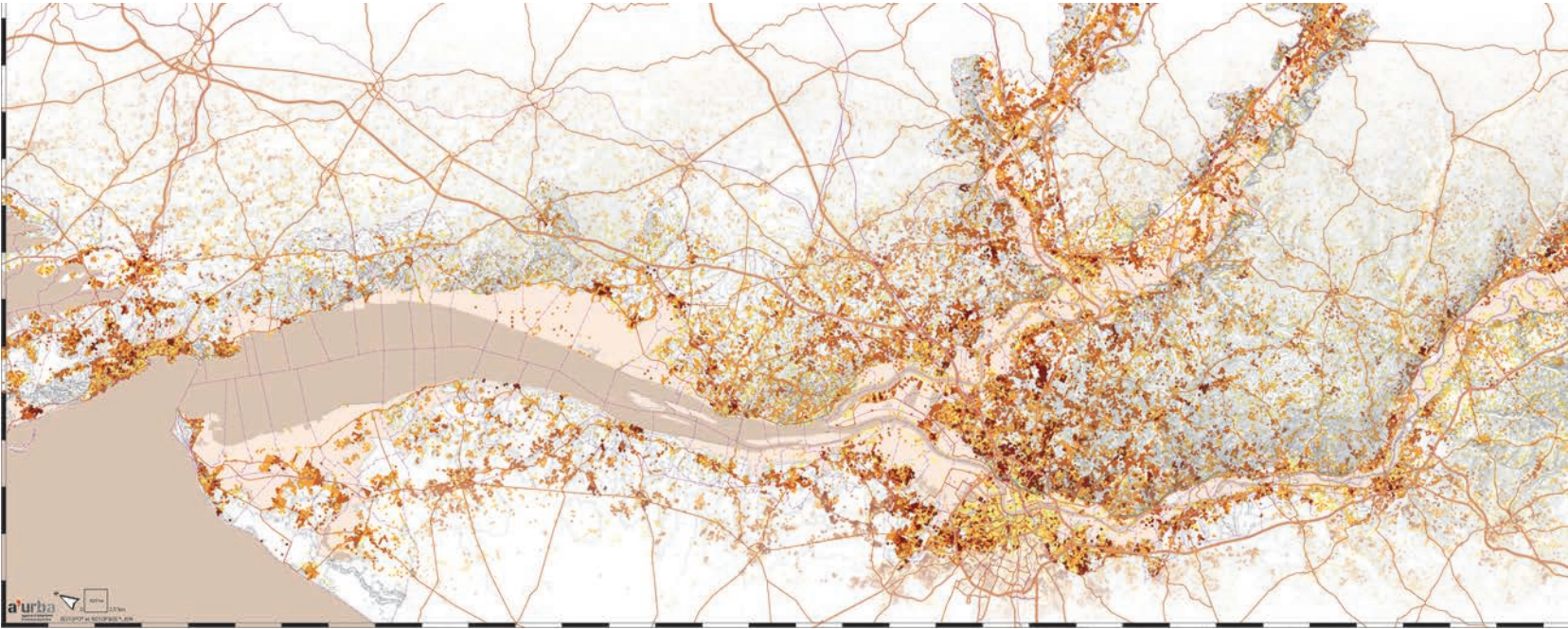
Ces deux décennies ont connu une dynamique de construction assez importante. Une deuxième couronne bordelaise se constitue, à l'ouest comme à l'est, dans l'Entre-Deux-Mers. La construction est également soutenue le long de la Garonne, de la Dordogne et de ses affluents, renforçant ces secteurs urbanisés. En revanche, les rives charentaise et médocaine de la Gironde font preuve d'une moindre construction.

Époque de construction des logements : 1970 - 1990

Insee, Filosofi 2015

Part des logements en %

- < 4,8 %
- de 4,9 à 14,8 %
- de 14,9 à 29,9 %
- de 30 à 57,6 %
- > 57,6 %



Résidences principales construites depuis 1990

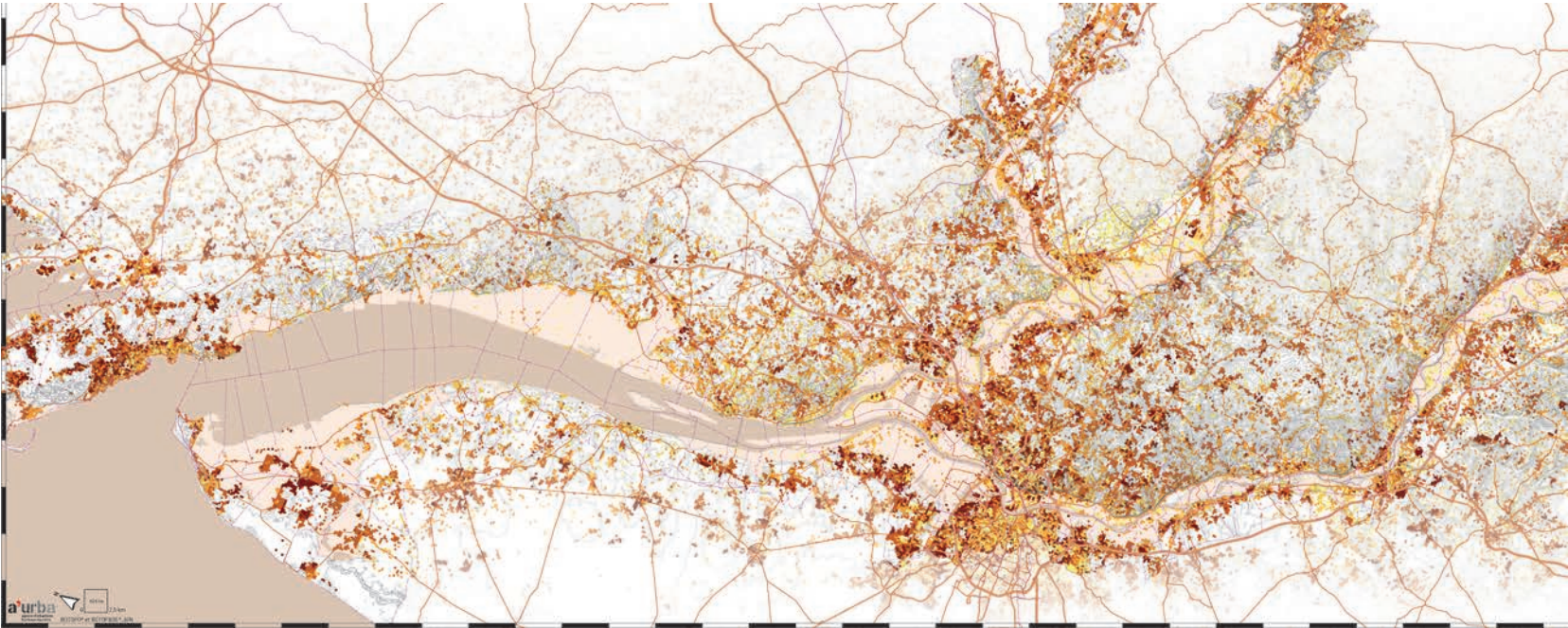
Ce parc récent se développe de manière diffuse, renforçant les tendances précédentes et diluant l'espace urbain vers les secteurs plus ruraux. Seul le Saint-Émilionnais se distingue par une dynamique très limitée, liée à la concurrence entre foncier à bâtir et foncier viticole, victime de son succès. Il représente 32 % des résidences principales situées à moins de cinq kilomètres des rives, mais également 27 % de celles situées à moins de 500 mètres.

Époque de construction des logements : depuis 1990

Insee, Filosofi 2015

Part des logements en %

- < 4,8 %
- de 4,9 à 14,8 %
- de 14,9 à 29,9 %
- de 30 à 57,6 %
- > 57,6 %



DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES #4

Évolution du nombre d'emplois au lieu de travail

Emplois au lieu de travail
Insee, recensements 2007 et 2017

Taux de variation annuelle
du nombre d'emplois
2007-2017(%)

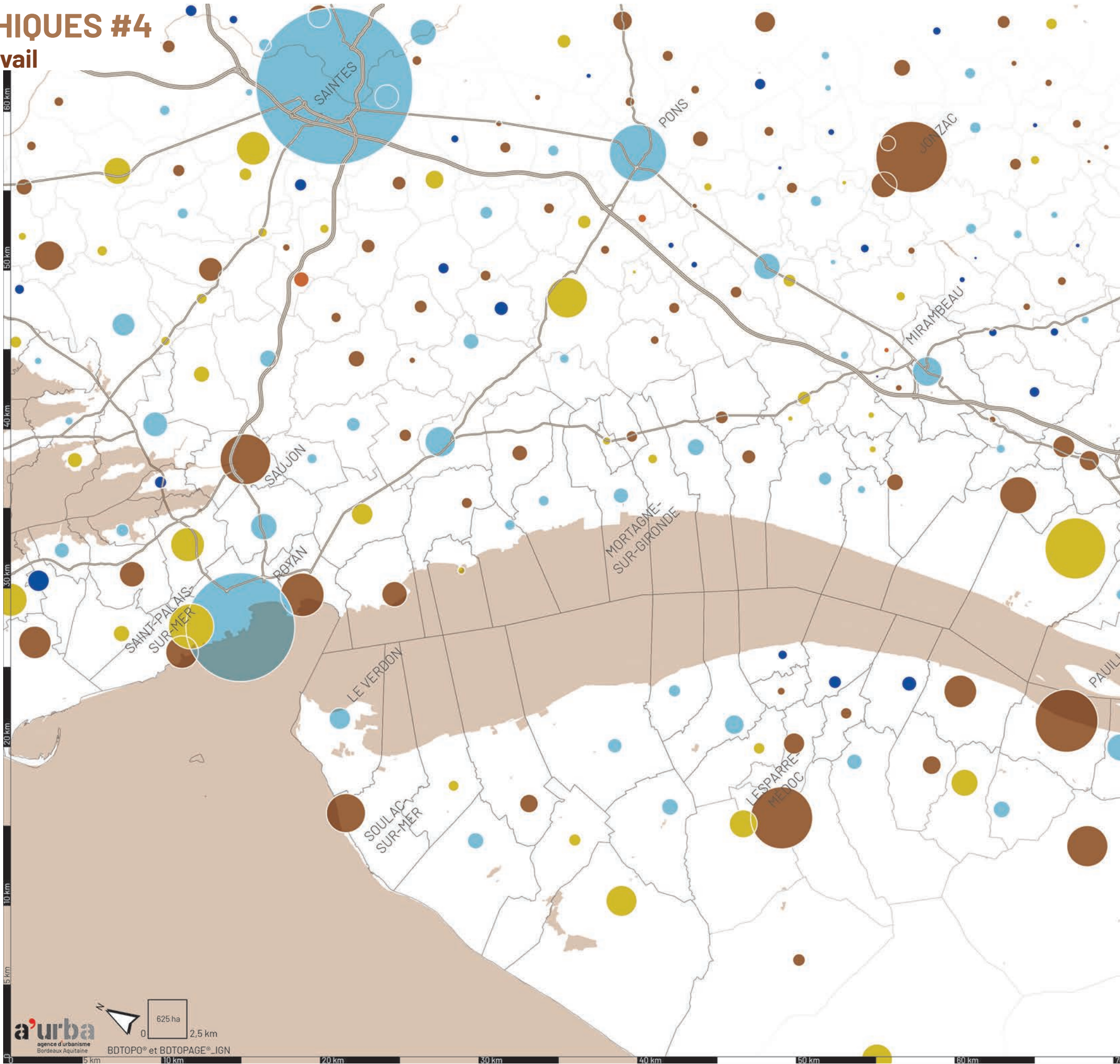
- [-100 ; -2,1[
- [-2,1 ; 0[
- [0 ; 2,1[
- [2,1 ; 4,6[
- [4,6 ; 26,2]

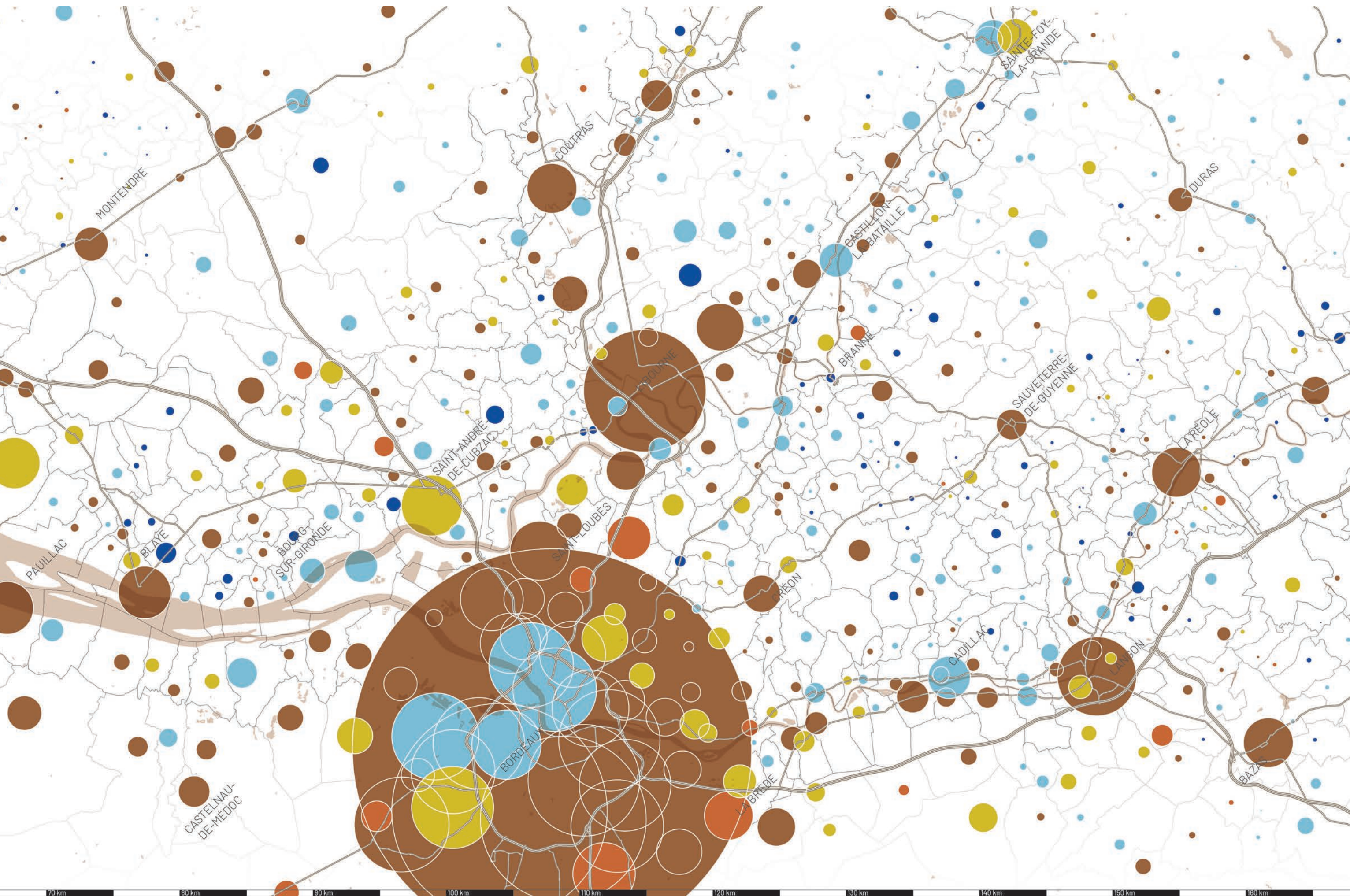
Nombre d'emplois en 2017
50 000

10 000
5 000
1 000

La répartition géographique des emplois présente une forte polarisation sur les communes de la métropole bordelaise et plus particulièrement sur la ville centre : Bordeaux accueille plus de 180 000 emplois. Le long des cours d'eau, certaines polarités économiques émergent : Libourne (17 000 emplois), Royan (9 600 emplois) et dans une moindre mesure, Langon (7 000 emplois) ou Saint-André-de-Cubzac (4 000 emplois). De manière générale, les communes qui bordent l'estuaire affichent de faibles volumes d'emplois : seules Blaye, Pauillac et Braud-et-Saint-Louis présentent des volumes significatifs (environ 3 000 emplois). Le long des fleuves, les communes de plus de 1 000 emplois sont plus fréquentes. Citons par exemple Saint-Loubès, Castillon-la-Bataille ou Sainte-Foy-la-Grande le long de la Dordogne et Cadillac ou La Réole le long de la Garonne.

Sur la période 2007-2017, les principaux pôles enregistrent une progression de l'emploi total. Seule la commune de Royan affiche un solde négatif correspondant à un recul annuel de 0,3 %. Les plus petites communes qui bordent l'estuaire ont tendance à perdre des emplois, notamment dans le département de la Charente-Maritime ou dans les secteurs de Bourg-sur-Gironde et du Médoc. Le long des fleuves, les communes les plus dynamiques en matière d'emploi sont les principaux pôles ou les communes à proximité de la métropole bordelaise. Toutefois, une telle localisation n'est pas nécessairement synonyme de forte vitalité économique. Aussi, certaines communes de la rive droite métropolitaine ont perdu de l'emploi sur les dix années passées (Lormont, Cenon ou Ambès).





DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES #5

Secteurs d'activité

Taux de variation annuelle
du nombre de personnes
2007-2017 (%)

- [-100 ; -25 [
- [-25 ; 0 [
- [0 ; 5 [
- [5 ; 25 [
- [25 ; 100]

L'essentiel des emplois **agricoles** se localise sur les communes à proximité des cours d'eau. Même s'ils ne représentent pas des volumes conséquents (seules Saint-Émilion et Pauillac accueillent plus de 1 000 emplois agricoles), ils peuvent marquer fortement la structure de l'emploi de certains territoires. Ils représentent par exemple près de 7 emplois sur 10 de la commune de Saint-Estèphe et même plus de 8 emplois sur 10 à Saint-Julien-Beychevelle. Sur la période 2007-2017, l'emploi agricole marque un ralentissement à l'échelle nationale et locale.

Les emplois du secteur de la **construction** sont essentiellement localisés sur le périmètre l'aire d'attraction de Bordeaux. Tandis qu'ils semblent reculer dans certaines communes de la Métropole (Cenon, Floirac, Lormont, Bègles), ils ont tendance à progresser de manière remarquable dans les communes périurbaines (Izon, Saint-André-de-Cubzac, Saint-Médard-d'Eyrans) ces dix dernières années.

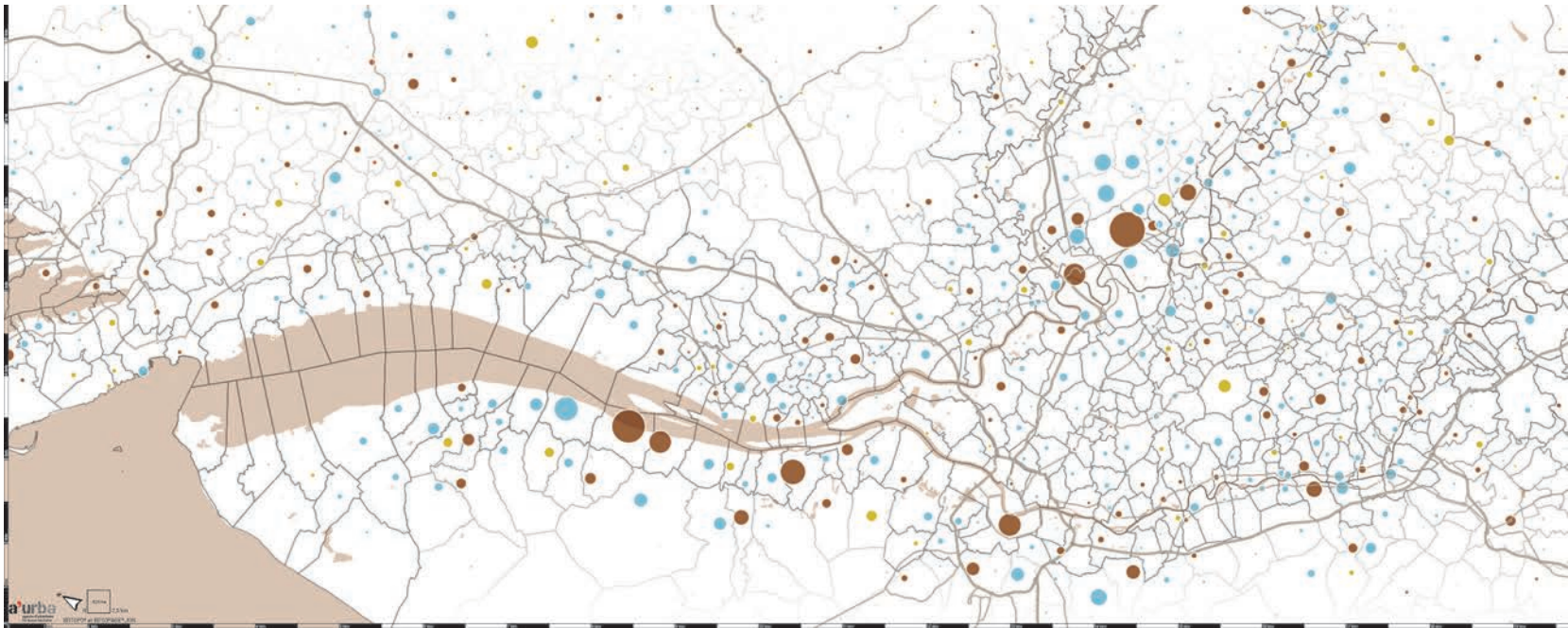
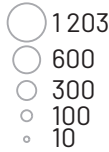
Globalement en perte de vitesse, le secteur de **l'industrie** affiche une baisse des emplois dans la majeure partie des communes. Braud-et-Saint-Louis, sur laquelle est implantée la centrale nucléaire du Blayais, fait figure d'exception en affichant une progression de 3 % par an sur la période 2007-2017.

Les emplois du **secteur tertiaire** sont quant à eux les plus dynamiques sur la période récente. Dans le tertiaire non marchand (administration, enseignement, santé), ils progressent dans l'ensemble des polarités, excepté sur les communes de Blaye et de Pauillac. Dans le tertiaire marchand (commerce, transport, services), les situations semblent plus contrastées : Royan, Blaye et Libourne perdent des emplois dans cette catégorie tandis que Pauillac, Saint-André-de-Cubzac ou Langon en gagnent.

Agriculture

Insee, recensements 2007 et 2017

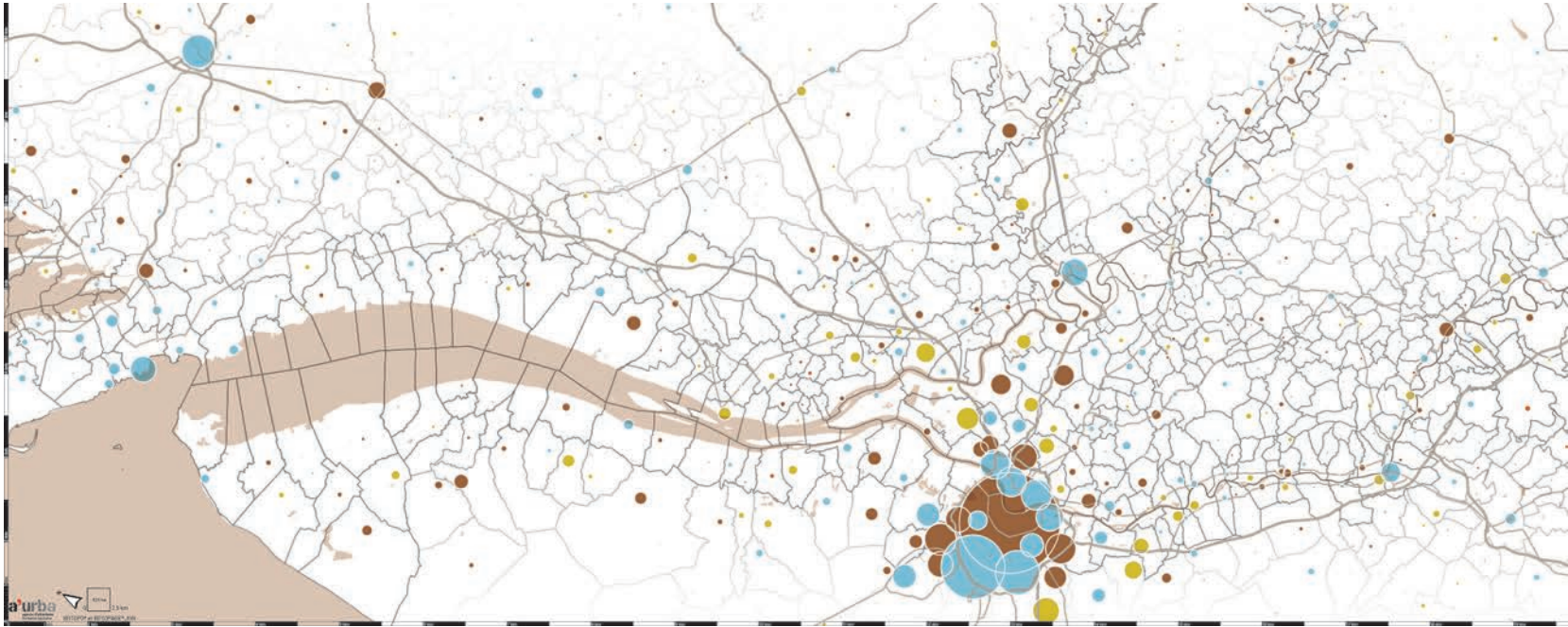
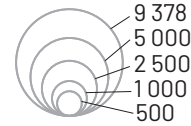
Nombre d'emplois en 2017



Construction

Insee, recensements 2007 et 2017

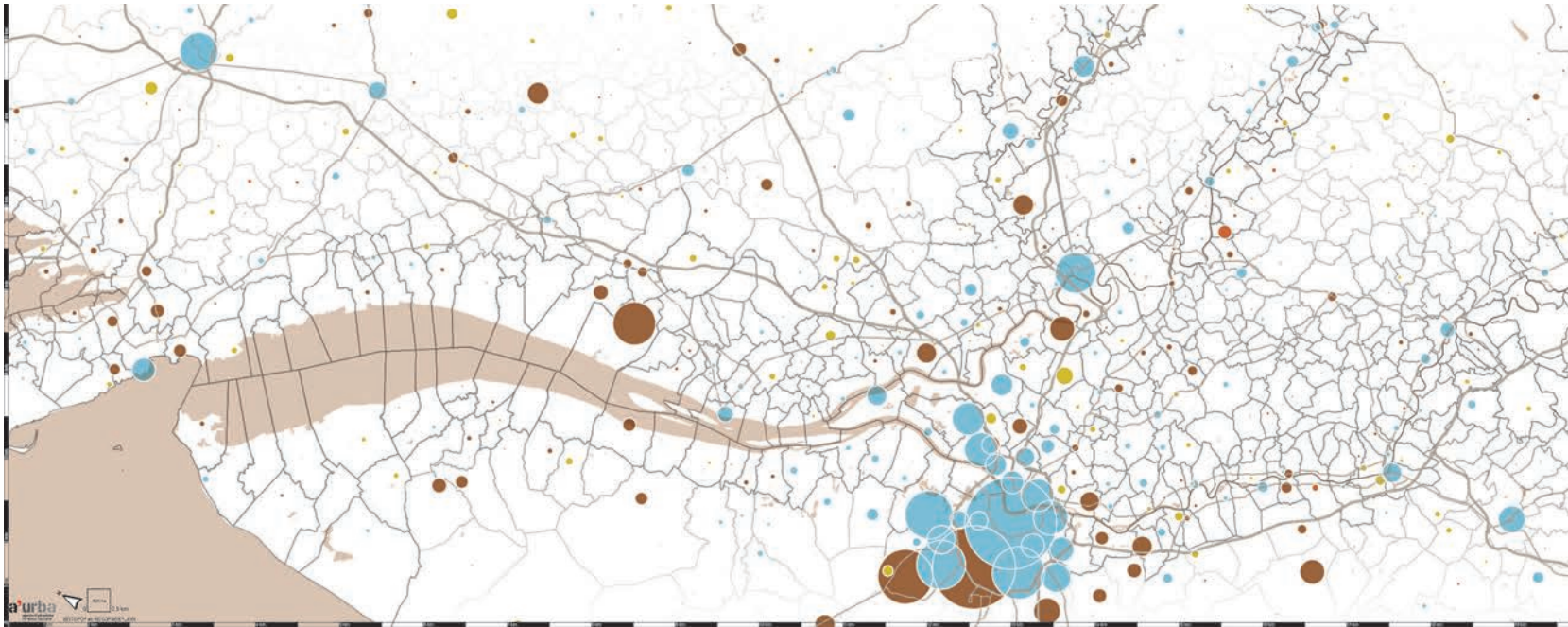
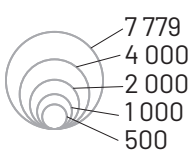
Nombre d'emplois en 2017



Industrie

Insee, recensements 2007 et 2017

Nombre d'emplois en 2017



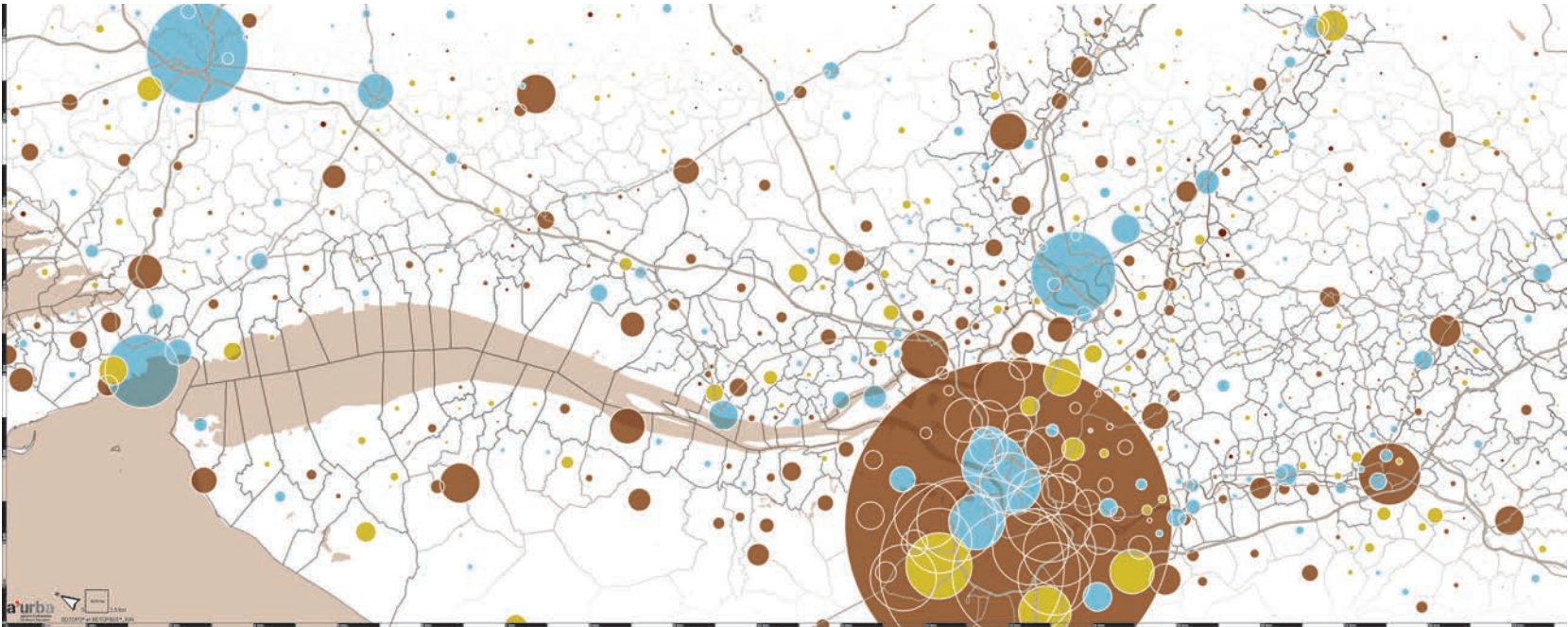
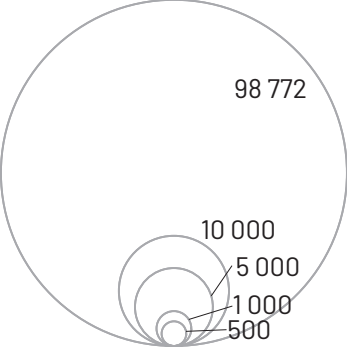
Taux de variation annuelle
du nombre de personnes
2007-2017(%)

- [-100 ; -25 [
- [-25 ; 0 [
- [0 ; 5 [
- [5 ; 25 [
- [25 ; 100]

**Commerce, transport,
services**

Insee, recensements 2007 et 2017

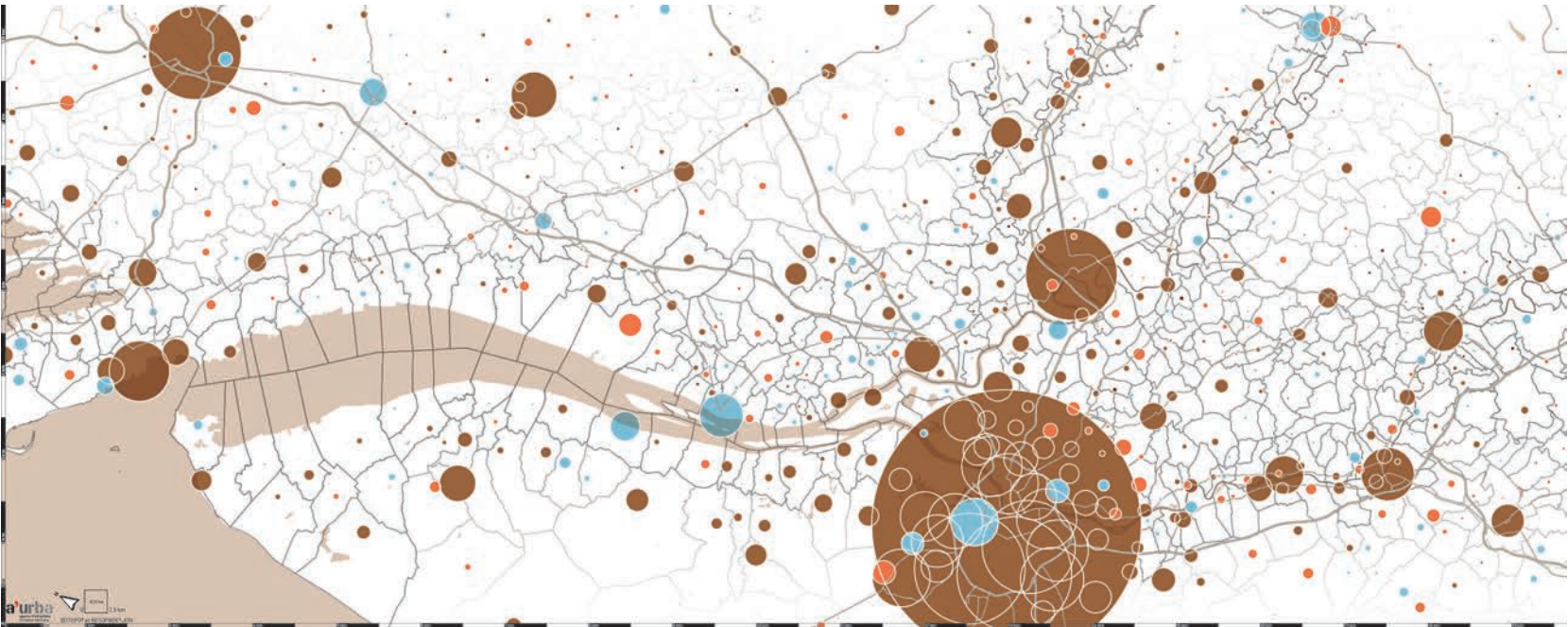
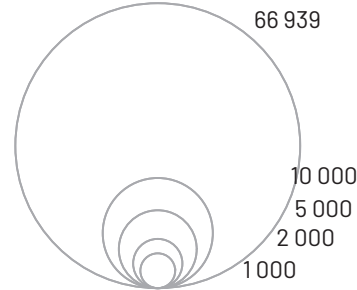
Nombre d'emplois en 2017



**Administration,
enseignement,santé**

Insee, recensements 2007 et 2017

Nombre d'emplois en 2017



DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES #6

Catégories socioprofessionnelles

Taux de variation annuelle
du nombre de personnes
2007-2017 (%)

- [-100 ; -25 [
- [-25 ; 0 [
- [0 ; 5 [
- [5 ; 25 [
- [25 ; 100]

Les agriculteurs représentent une faible part de la population. Ils sont plus nombreux sur les communes viticoles du Médoc, du Blayais, du Libournais et du Langonnais. En recul dans de nombreux territoires, la part des agriculteurs dans la population évolue selon les mêmes proportions qu'à l'échelle nationale (baisse de 2,4 % par an entre 2007 et 2017).

Les artisans, commerçants, chefs d'entreprises sont quant à eux plus nombreux à vivre dans les secteurs denses. Leur nombre progresse plus vite à l'échelle locale que nationale, essentiellement sur les communes de l'aire d'attraction de Bordeaux. Le dynamisme de la commune de Royan et de son agglomération est à souligner, en raison notamment de sa forte attractivité touristique.

La polarisation des cadres et professions intellectuelles supérieures sur la métropole bordelaise et sa

couronne périurbaine est encore plus prononcée. Cette catégorie de population est la plus dynamique et progresse fortement dans la quasi-intégralité des communes de l'aire d'attraction bordelaise. Le long des cours d'eau, Royan et Langon sont les seules polarités majeures à perdre des cadres sur la période 2007-2017.

Catégorie de la population relativement stable à l'échelle nationale, le nombre d'employés a tendance à régresser dans les principaux pôles (Bordeaux, Libourne, Royan) au profit de leurs communes périphériques.

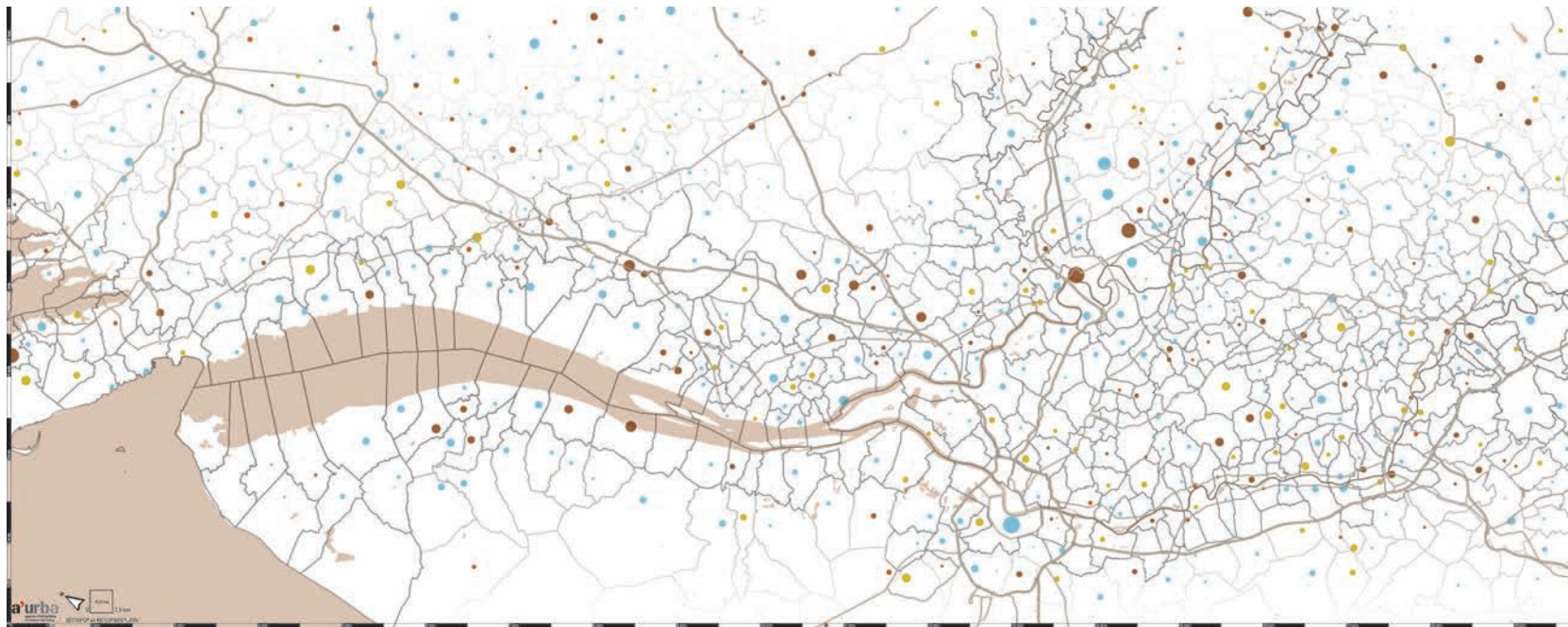
Corollaire d'une baisse de l'emploi industriel, la catégorie des ouvriers est elle aussi en léger recul, notamment sur les communes de Bordeaux, Pauillac ou Royan. Leur volume semble en revanche progresser sur les communes de l'Entre-deux-Mers et le long de la Garonne.

Agriculteurs

Insee, recensements 2007 et 2017

Nombre de personnes en 2017

- 163
- 100
- 50
- 20
- 10

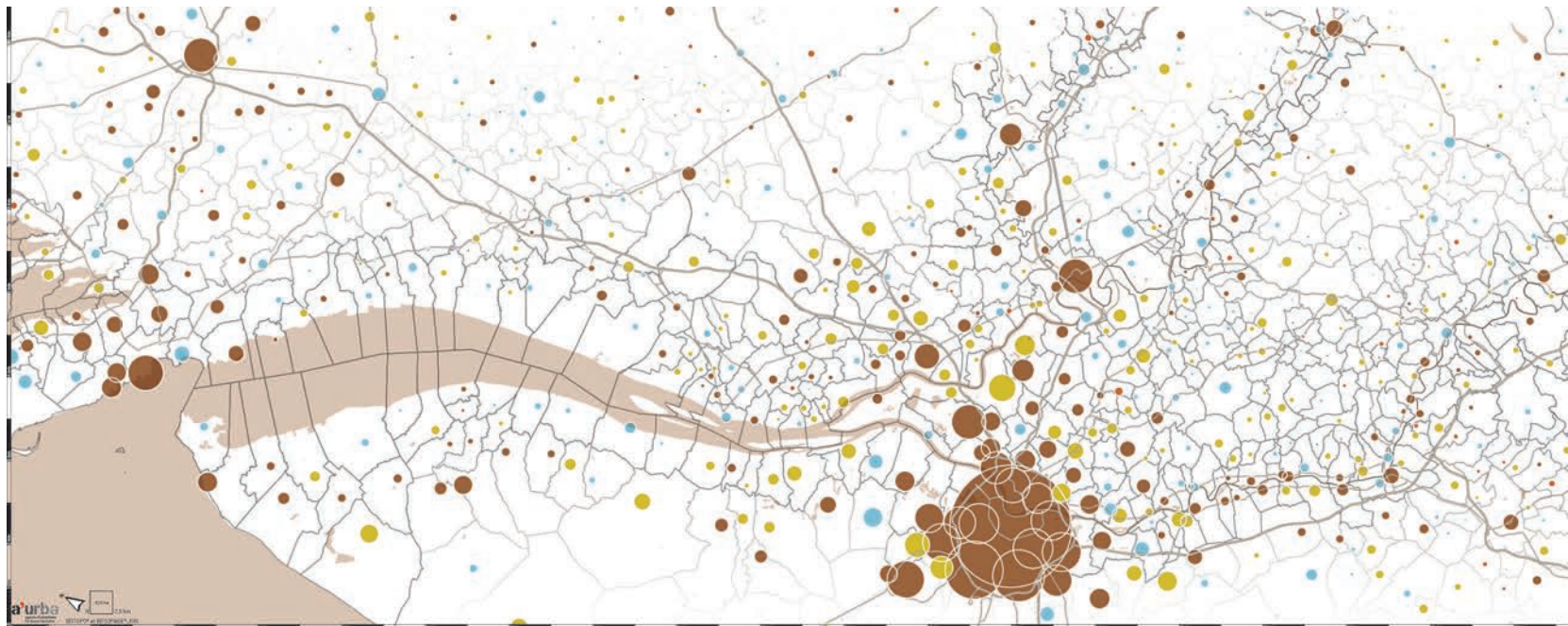


Artisans, commerçants, chefs d'entreprise

Insee, recensements 2007 et 2017

Nombre de personnes en 2017

- 8 600
- 2 000
- 1 000
- 500
- 200



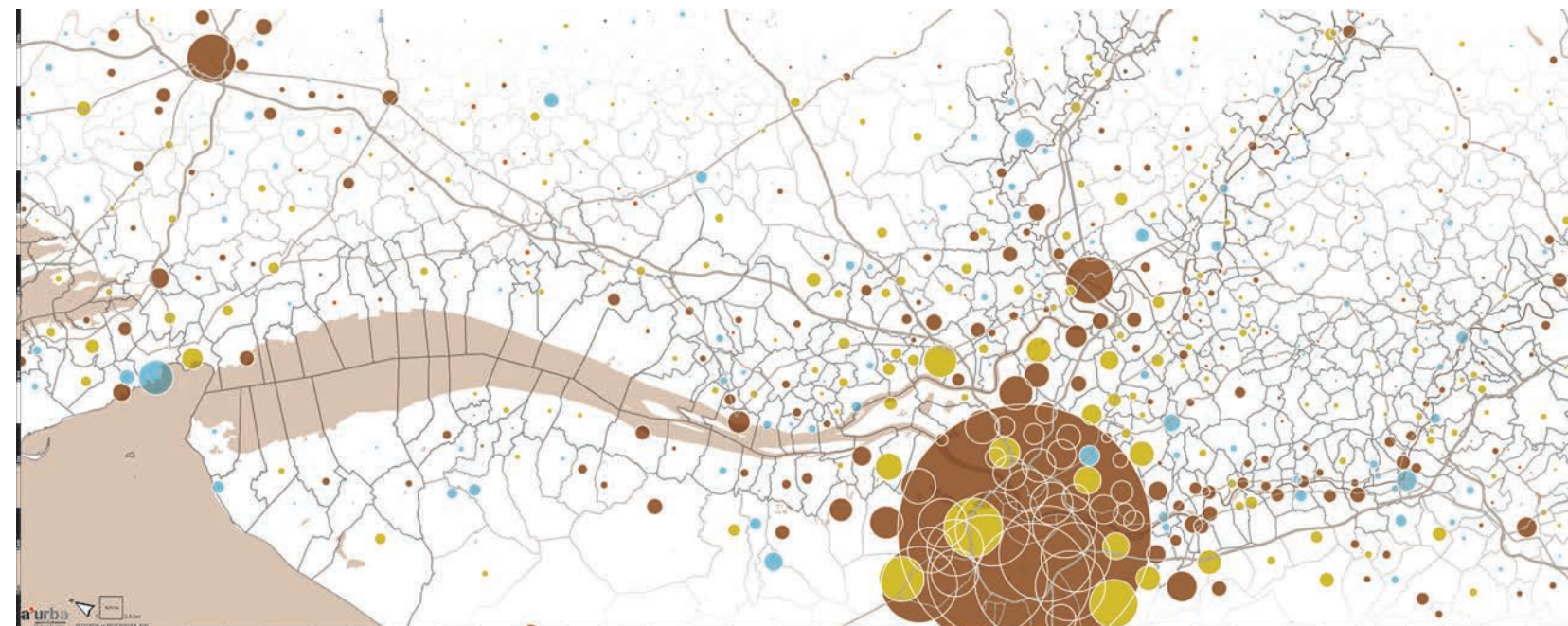
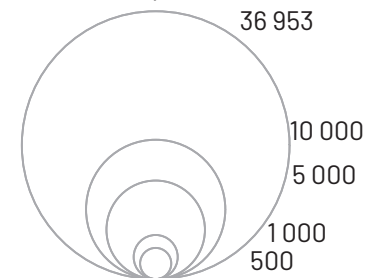
Taux de variation annuelle
du nombre de personnes
2007-2017 (%)

- [-100 ; -25 [
- [-25 ; 0 [
- [0 ; 5 [
- [5 ; 25 [
- [25 ; 100]

Cadres, professions intellectuelles supérieures

Insee, recensements 2007 et 2017

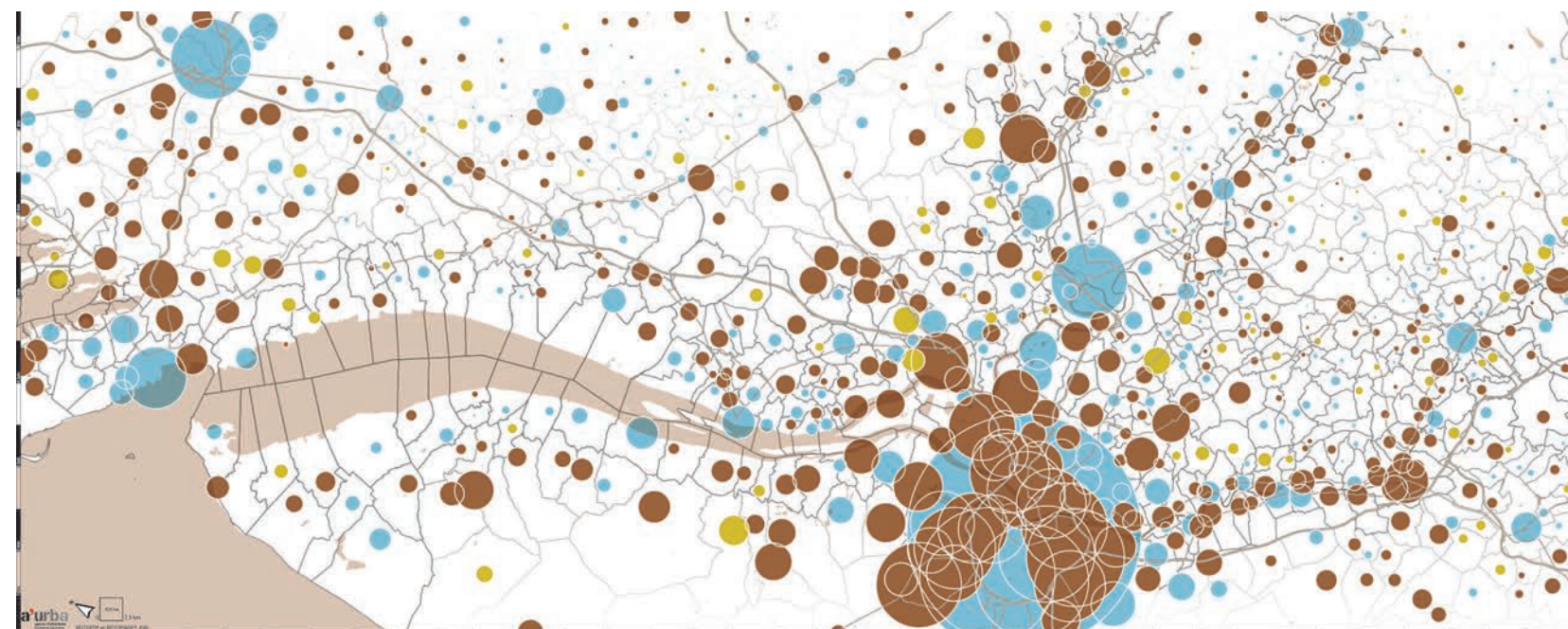
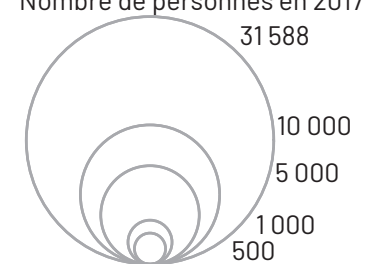
Nombre de personnes en 2017
36 953



Employés

Insee, recensements 2007 et 2017

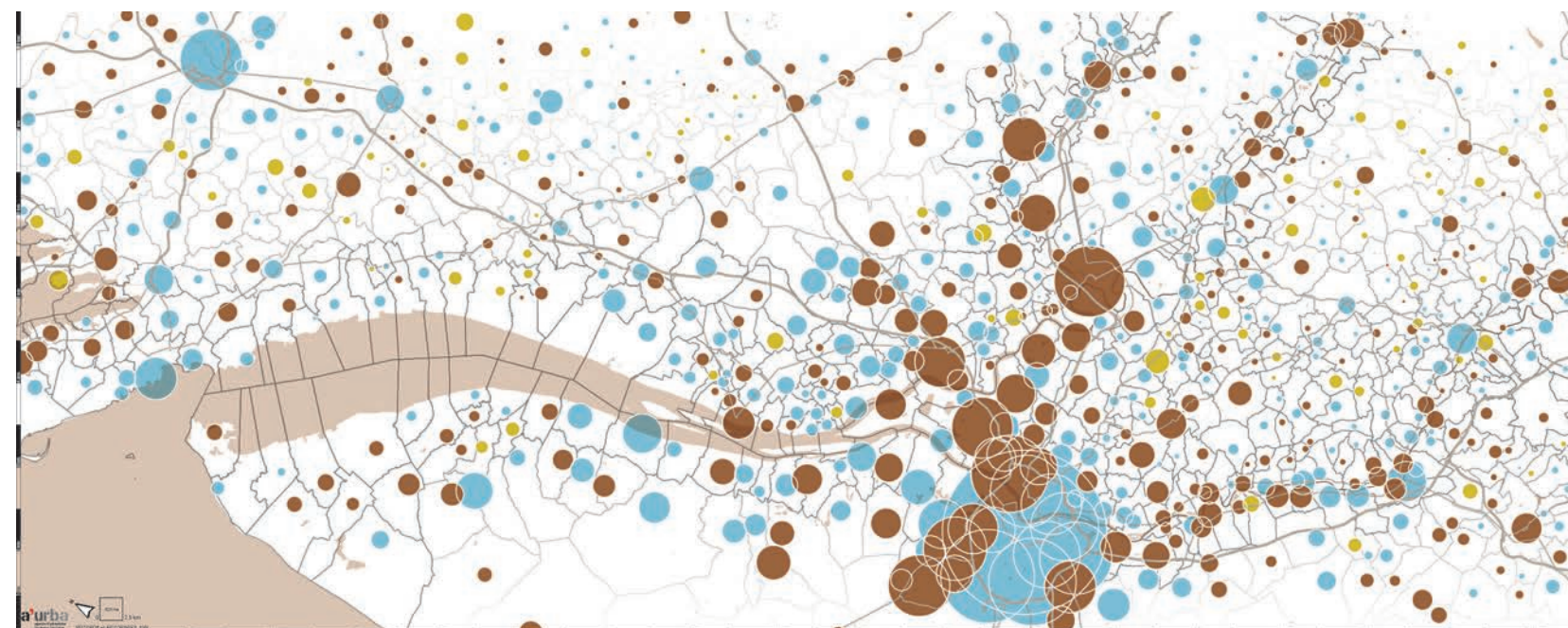
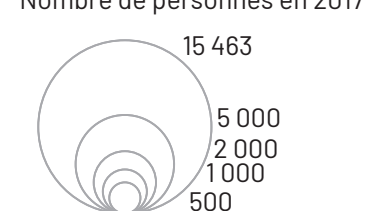
Nombre de personnes en 2017
31 588



Ouvriers

Insee, recensements 2007 et 2017

Nombre de personnes en 2017
15 463



LES ACTEURS #1

Compétences

Grand Port Maritime de Bordeaux

Bordeaux Port Atlantique (anciennement Grand Port Maritime de Bordeaux - GPMB) est un Établissement Public à caractère industriel ou commercial (EPCI). À ce titre, il assure la gestion d’une activité de service public de nature industrielle ou commerciale.

Le GPMB dispose de sept terminaux répartis le long des plus de 80 kilomètres de l’estuaire et possède au total 2200 ha de foncier terrestre rassemblant les différents terminaux : 900 ha au Verdon, 800 ha sur la presqu’île (Ambès et Bassens), 80 ha à Bordeaux, le reste étant ventilé entre Pauillac, Blaye et Grattequina. Avec un transit évalué sept millions de tonnes en 2018, le Port de Bordeaux se situe en septième et dernière position parmi les autres Grands Ports Maritimes. Entre 2014 et 2018, il a fait face à la plus grande décroissance de son activité avec une baisse de 17,2 %.

En octobre 2021, il connaît un nouveau virage à la suite du vote de son projet stratégique pour la période 2021-2025. Un des piliers de ce nouveau projet est d’inscrire le renouvellement du port dans les transitions écologique et énergétique, en mettant notamment des terrains à disposition pour accompagner la production d’énergies renouvelables.

Voies Navigables de France

Voies Navigables de France est un Établissement Public Administratif (EPA). À ce titre, il dispose d’une autonomie administrative et financière afin de remplir une mission d’intérêt général, sous le contrôle de la collectivité publique dont il dépend. VNF agit sur l’ensemble du territoire national à travers une gestion territorialisée. La Garonne, l’Hérault, le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne, représentant plus de 600 km de canaux et sections de fleuve navigables, sont ainsi gérés par VNF Sud-Ouest.

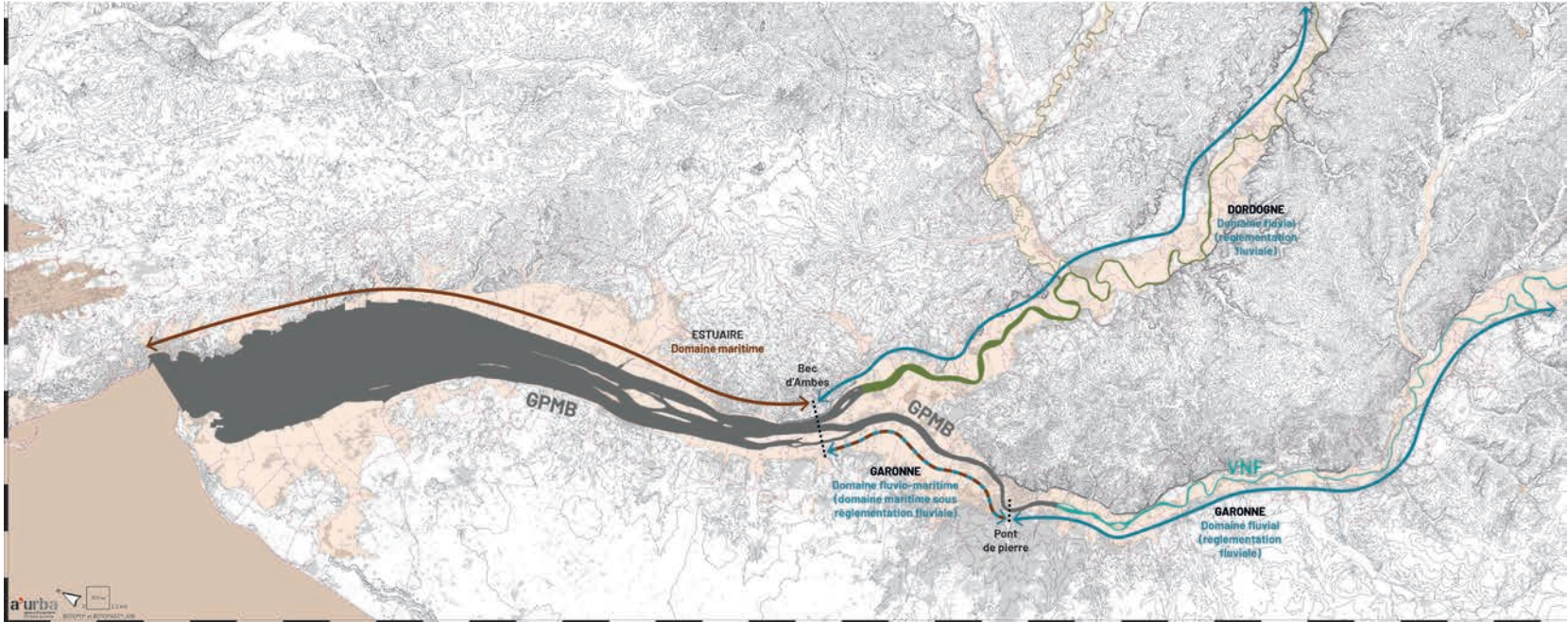
Son domaine public fluvial comprend les chemins de halage, les quais, les maisons éclusières, ainsi que les bâtiments qui servent à l’exploitation et à l’entretien du canal des deux Mers.

Parc Naturel Marin de l’estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis

Le Parc Naturel Marin de l’estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis (PNM EGMP) est situé au cœur du golfe de Gascogne, entre l’embouchure du Payré au nord et la pointe de la Négade au sud. Il englobe 6 500 km² d’espace fluvial et maritime dans une zone de protection de richesses naturelles.

Les 71 membres du conseil de gestion du PNM EGMP élaborent de façon concertée un plan de gestion qui fixe les objectifs et finalités pour 15 ans.

Répartition du contrôle et de la gestion des voies navigables de la Gironde, la Garonne, la Dordogne sur le département girondin.



Emprise du parc marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis



Établissements Publics Territoriaux de Bassin

La Garonne, la Dordogne et l'estuaire de la Gironde comptent trois Établissements Publics Territoriaux de Bassin (EPTB) : Epidor, le Smiddest et le SMEAG. Ce sont des syndicats mixtes dont la mission première est l'élaboration et la mise en œuvre des Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) pour le compte des Commissions Locales de l'Eau (CLE), et dont les périmètres sont définis par les bassins hydrographiques. Les EPTB coordonnent les acteurs compétents autour de la gestion des inondations (GEMAPI), participent à la surveillance des cycles de l'eau notamment sur la question des étiages et de qualité. Ils participent également à la promotion du territoire sur lequel ils interviennent.

Epidor

Epidor couvre l'ensemble du bassin versant de la Dordogne, du Massif central au Bec d'Ambès. Il est propriétaire du domaine public fluvial, regroupant l'eau et les berges non privées.

Epidor est chargé de mettre en place les quatre SAGE à l'échelle du bassin versant de la Dordogne, dont le SAGE Dordogne Atlantique. Cet EPTB organise également les « états généraux » de la Dordogne tous les 10 ans, qui permettent de partager des informations sur l'eau, les milieux aquatiques ainsi que sur les expériences de gestion. Ils visent également à mobiliser l'imagination collective pour dessiner des voies de progrès.

À présent, Epidor souhaite faire évoluer ses compétences en s'intéressant aux questions liées à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme.

Smiddest

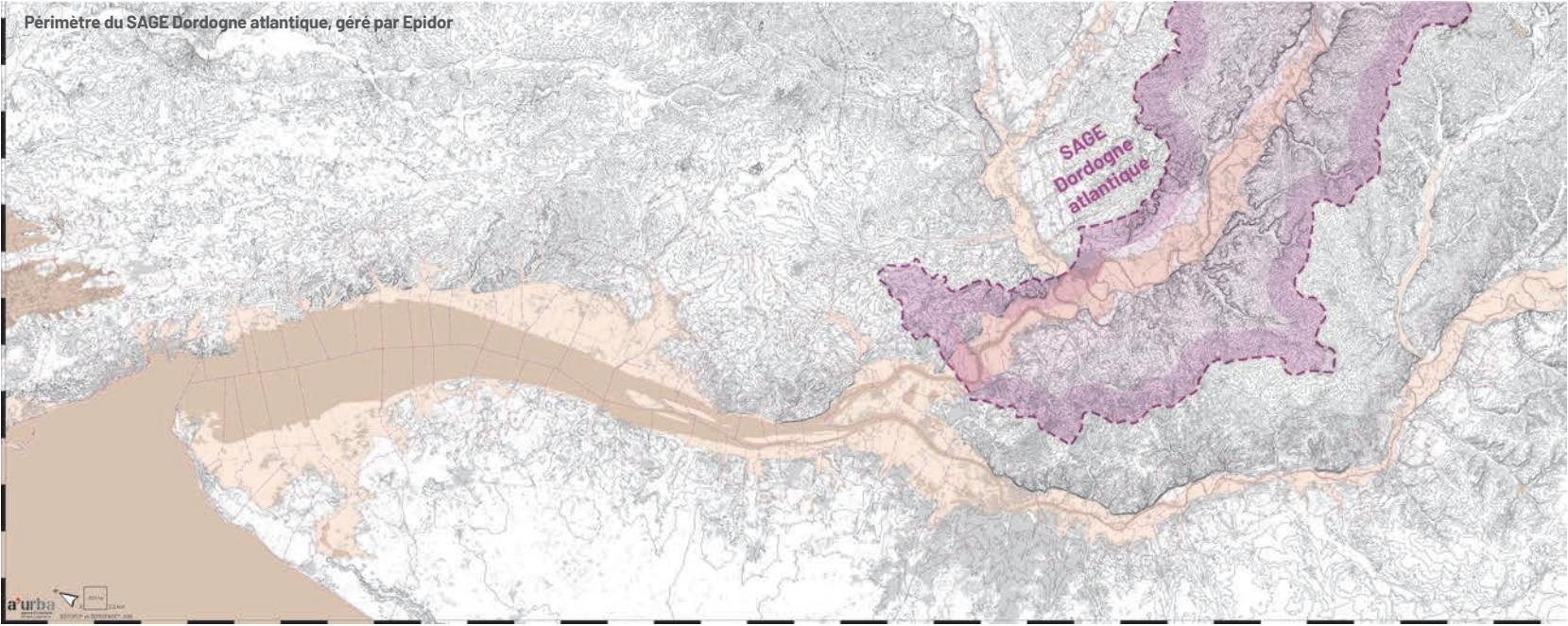
Le périmètre d'intervention du Smiddest (Syndicat Mixte pour le Développement Durable de l'Estuaire de la Gironde) est similaire à celui du SAGE de l'estuaire, allant de l'embouchure de l'estuaire jusqu'à Saint-André (sur la Dordogne) et Villenave-d'Ornon (sur la Garonne). Le Smiddest est chargé de coordonner la GEMAPI des EPCI qui bordent l'estuaire, en agissant notamment sur la gestion des digues pour parvenir à trouver un équilibre naturel vis à vis du développement des cours d'eau. Il participe également au développement touristique et à la protection patrimoniale de son territoire, un champ d'action important puisque son périmètre comprend trois sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO (le phare de Cordouan, Bordeaux et Blaye).

Aussi, un plan paysage, appelé « embouchure de l'estuaire » est en cours de réalisation. Il vise notamment à promouvoir l'identité estuarienne à travers son patrimoine naturel.

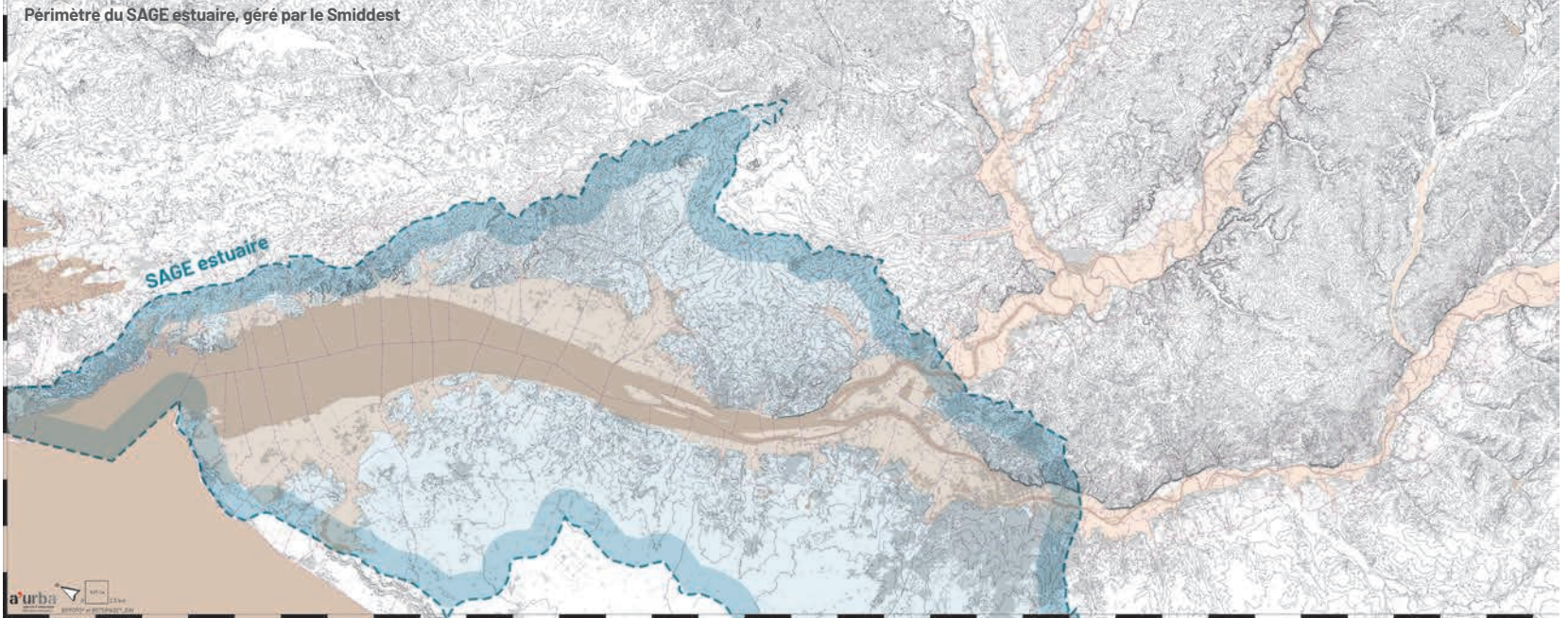
Smeag

Le périmètre du Smeag (Syndicat Mixte d'Études et d'Aménagement de la Garonne) correspond au bassin versant de la Garonne. Ce syndicat a élaboré le « Plan Garonne », qui vise à identifier les enjeux de valorisation des paysages garonnais pour tendre vers un aménagement durable du fleuve et de sa vallée, et cela, face aux multiples pressions locales.

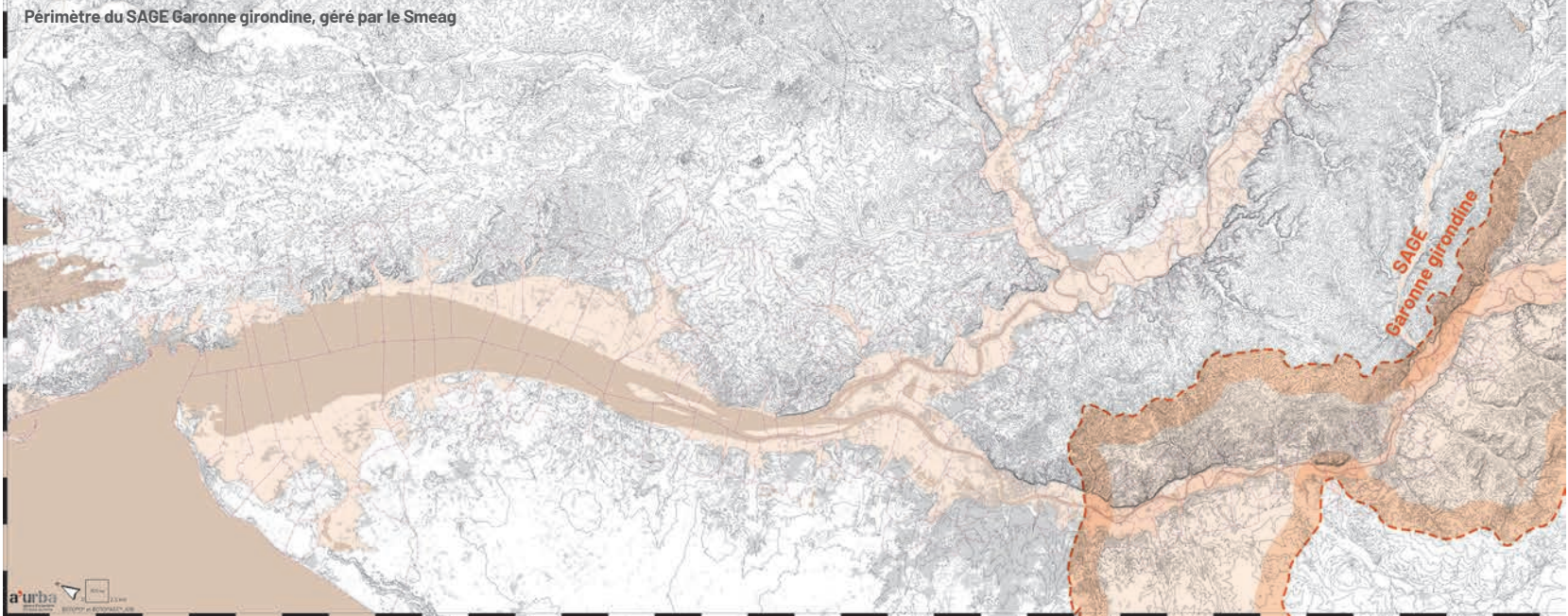
Périmètre du SAGE Dordogne atlantique, géré par Epidor



Périmètre du SAGE estuaire, géré par le Smiddest



Périmètre du SAGE Garonne girondine, géré par le Smeag

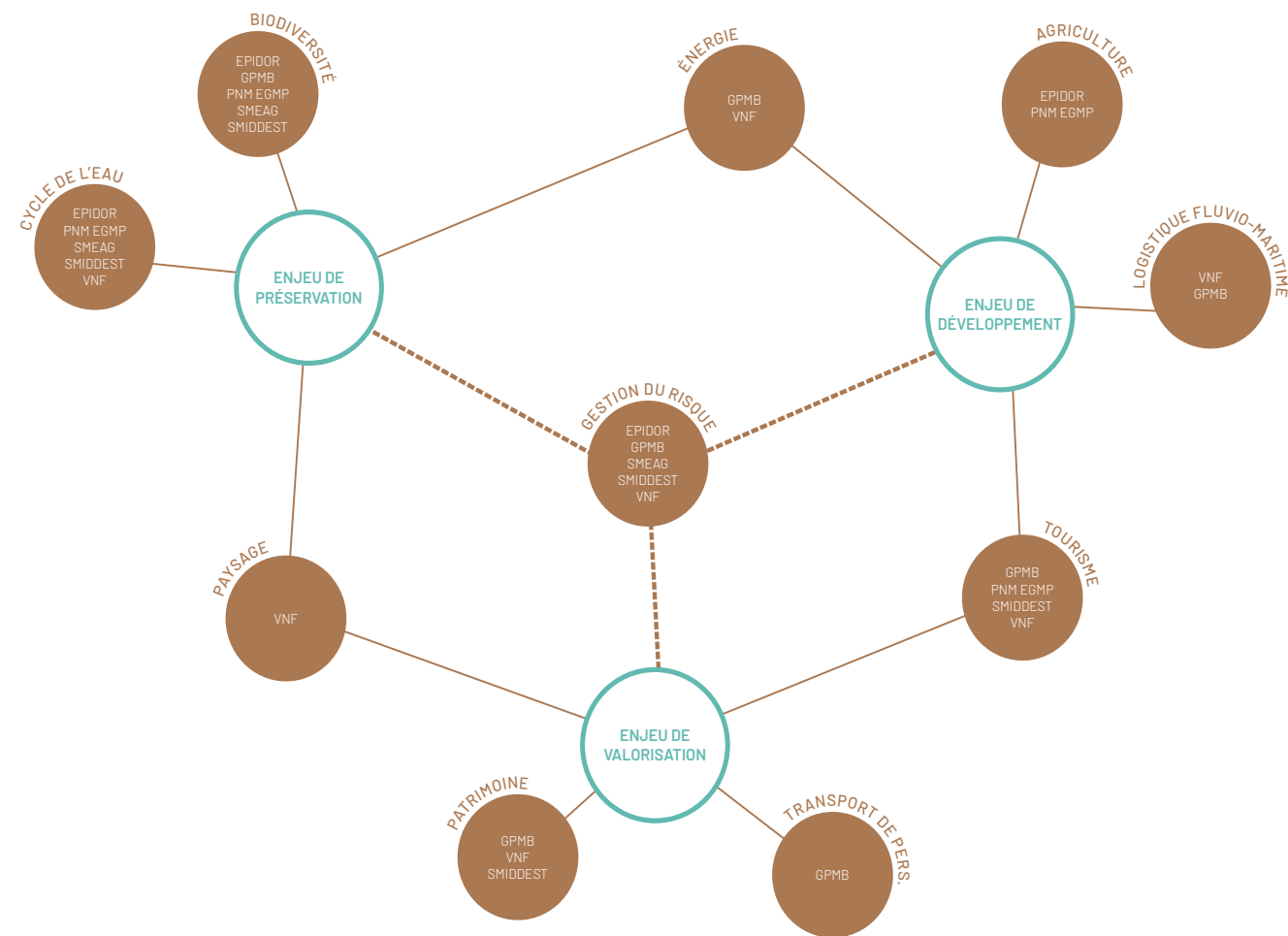


LES ACTEURS #2

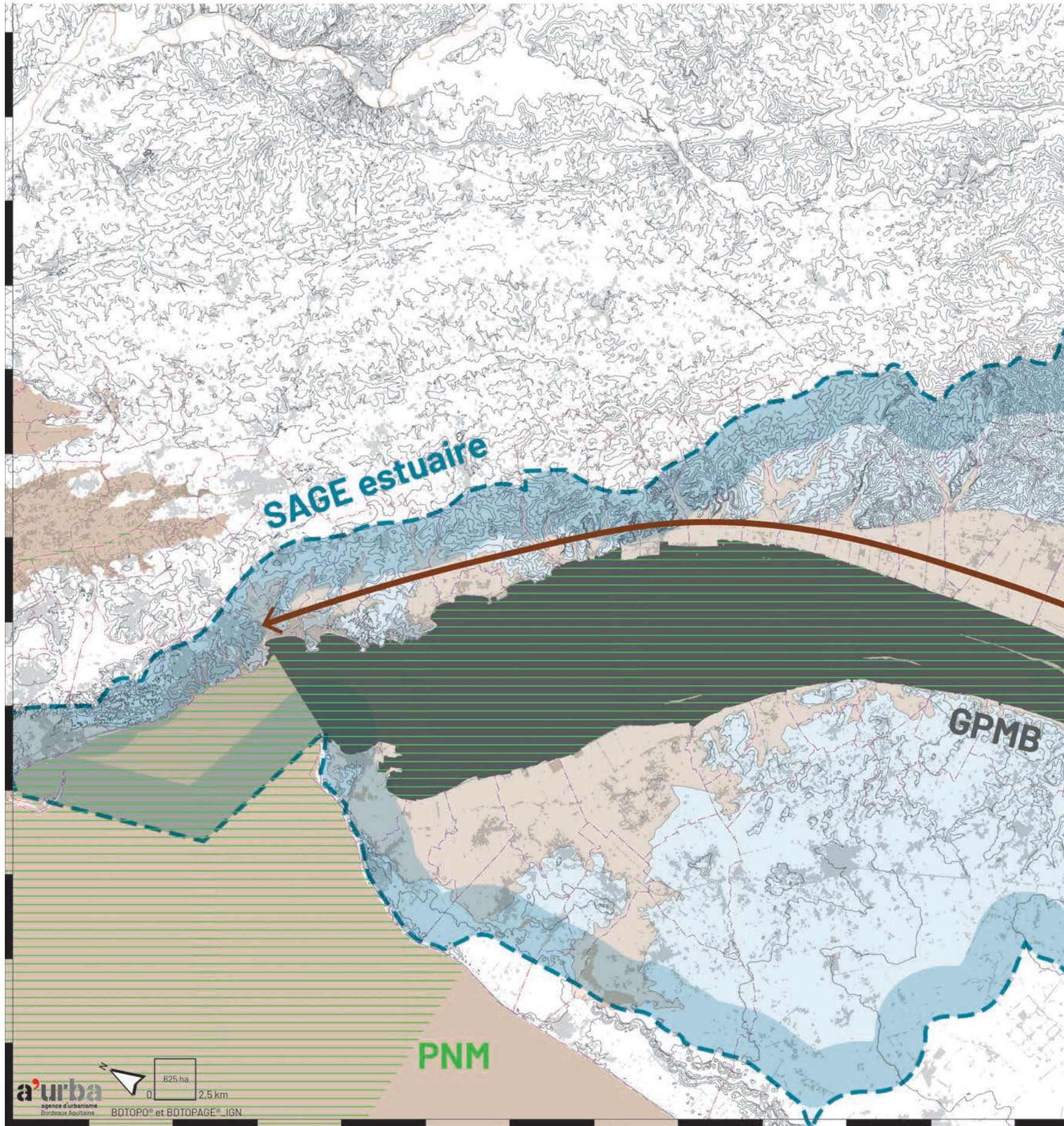
Périmètres et champs d'action

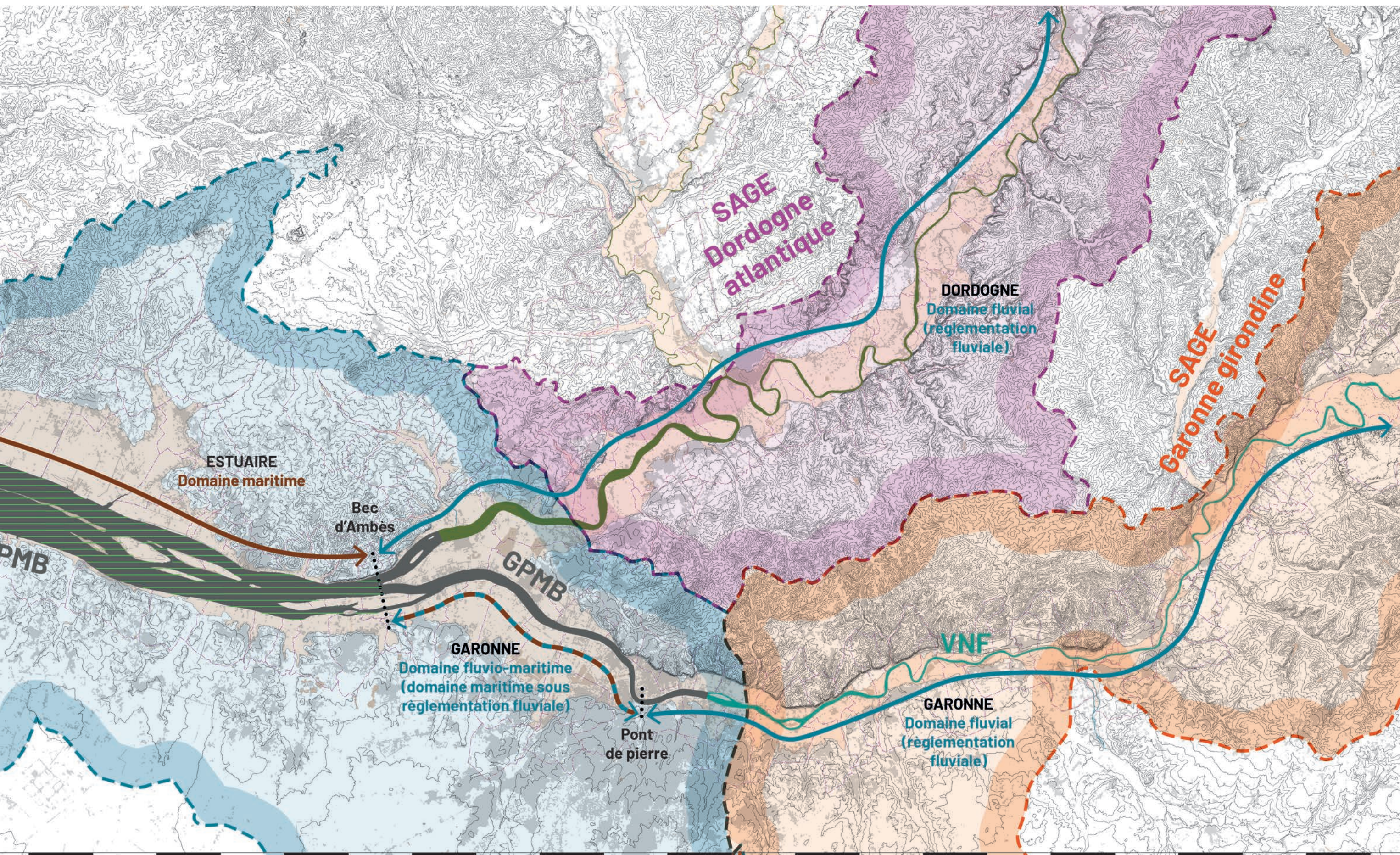
Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis
Le Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis (PNM EGMP) est situé au cœur du golfe de Gascogne, entre l'embouchure du Payré au nord et la pointe de la Négade au sud. Il englobe 6 500 km² d'espace fluvial et maritime dans une zone de protection de richesses naturelles.
Les 71 membres du conseil de gestion du PNM EGMP élaborent de façon concertée un plan de gestion qui fixe les objectifs et finalités pour 15 ans.

Champs de compétences des acteurs de la gouvernance des espaces fluviaux



Périmètres d'action des acteurs de la gouvernance des espaces fluviaux





LES ACTEURS #3

La propriété foncière

Les types de propriétaires



Le cadastre est une base de données fiscale renseignant sur le type de propriétaire de parcelles identifiées. N'apparaissent sur la carte réalisée à partir des données de 2019, que les propriétaires publics ou les établissements publics, propriétaires des plus grandes parcelles le long du fleuve.

Les parcelles appartenant à l'établissement public Bordeaux Port Atlantique sont facilement identifiables, de la pointe d'Ambès au terminal de Bassens. Les parcelles acquises par l'État, notamment sur la rive gauche à hauteur de Parempuyre répondent aux prémices d'un projet de grande ampleur, inscrit dans le Schéma directeur de 1974, d'un grand terminal portuaire répondant à celui de Bassens. De ce projet jamais réalisé, reste le terminal de Grattequina qui fait l'objet de nombreuses propositions de développement aujourd'hui.

Plus en amont, et principalement en rive gauche dans le quartier de Bordeaux maritime, autour des Bassins à flot mais aussi le long du parc des Angéliques en rive droite, de larges espaces ne sont pas cadastrés. Il s'agit du domaine public maritime, géré en partie par l'État et en partie par délégation au port.





Chef de projet : François Cougoule / Sous la direction d'Antonio Gonzalez
Coordination de projet : Laure Matthieussent
Équipe projet : Claire Sèze, Thibaut Lurcin, Malvina Orozco, Stella Manning, Vincent Schoenmakers, Clémence Deschamps,
Laurent Dadies, Olivier Chaput, Vincent Laguille
Conception graphique / cartographie : Olivier Chaput.