

Le port, les quais

Des dockers aux croisiéristes

Fruit de l'union des eaux des torrents pyrénéens, et des rivières parfois tortueuses du Massif central, la Garonne est fille des montagnes et des plaines. Mais c'est aussi la compagne de l'Océan, dont les marées modèlent ses humeurs sur plus de 100 kilomètres, charriant avec elles tous ces poissons migrants – lamproies, aloses, anguilles et esturgeons – qui ne peuvent tout à fait se passer ni de la mer, ni de l'eau douce.

Bordeaux est longtemps restée lovée dans la courbe de ce fleuve au bord duquel la ville est née. Trop large pour faciliter les relations d'une rive à l'autre, la Garonne a en revanche été, pendant des siècles, un trait d'union à la fois permanent et mouvant entre les terroirs qui la bordent et le grand large. La richesse accumulée par des générations de négociants et d'armateurs tirant parti de cette position privilégiée se lit aujourd'hui dans les splendeurs de la ville. Comme hélas celui des esclaves, le commerce des vins, des blés, du sucre, de l'indigo, de la vanille, des graines de lin ou de la morue a laissé ses traces somptueuses et raffinées dans la longue façade des quais de la rive gauche, ainsi que dans les ruelles, les rues et les cours adjacents.

Les jours et les nuits restent scandés par les sirènes de navires. Dans les années 1950, Bordeaux compte encore des milliers de dockers.

Avec le temps, gabarres et voiliers ont disparu. Les bateaux ont grossi. Les trafics se sont faits plus massifs, plus industriels. D'où la construction, entre les deux guerres, de toute une série de grands hangars coupés de la ville par une interminable grille. Les Bordelais perdent alors dans une large mesure le contact avec leur port. Mais celui-ci reste à l'arrière-plan de la ville: les grues, les mâts de charge et les cheminées des cargos pointent à l'horizon des grands cours perpendiculaires à la Garonne. Les jours et les nuits restent scandés par les sirènes de navires. Dans les années 1950, Bordeaux compte encore des milliers de dockers. Et, disséminés le long des quais, des bars à entraînueses ou à hôtesse montantes accueillent entre autres les marins de passage.

Maintenue vaillamment au lendemain de la guerre, cette union ancestrale entre la ville et son port se désagrège progressivement sous les coups de la modernité et des bouleversements du transport. Au cœur d'une ville alors dépourvue de rocade, les quais deviennent progressivement la grande artère nord-sud de l'agglomération, où se déversent jour et nuit des flots de véhicules dans l'espace compris entre les grilles du port et les façades noircies des immeubles XVIII^e, que seul un mince trottoir sépare du défilé des voitures et des poids lourds.

En cette époque d'adulation du moteur sous toutes ses formes, les projets les plus débridés commencent à germer dans les cerveaux de quelques ingénieurs. Ainsi voit-on surgir l'idée d'une autoroute partiellement enterrée qui occuperait la quasi-totalité de l'espace entre la façade XVIII^e et le fleuve. Selon une variante de ce scénario, la voie à grande vitesse pourrait surplomber les hangars grâce à un système de pilotis. « Rien ne peut être plus esthétique qu'une autoroute si elle est conçue et décorée de manière élégante », soutient ainsi sans sourciller une figure du vin de Bordeaux.

Ces folies modernistes ne se concrétiseront pas. Mais pendant près d'un quart de siècle, de part et d'autre des grilles, un axe routier urbain thrombosé va cohabiter avec un univers portuaire en voie de délitement et de

déménagement. Car la zone du Port de la Lune, qui a l'avantage d'avoir un chenal très manœuvrable, convient cependant de moins en moins aux évolutions du trafic maritime. L'encombrement urbain nuit à une activité qui contribue dans le même temps à l'aggraver.

Tout au long de la décennie 1970, et au début des années 1980, des bateaux assurant entre autres les liaisons entre Bordeaux et l'Afrique occidentale continuent d'escaler dans le centre ville. Des conteneurs sont chargés et déchargés au droit de la place de la Bourse. Mais, petit à petit, le trafic se déplace vers d'autres sites périphériques, et notamment à Bassens sur la rive droite, où l'espace est moins rare, la circulation moins engorgée. Les hangars du Port de la Lune se vident progressivement. De tortueuses négociations s'engagent entre le Port Autonome et la Communauté urbaine, qui, à l'exception de ceux de Bacalan, rachètera progressivement ces hangars pour les détruire.

Le processus est laborieux. L'État ne tient que très partiellement ses promesses de contribution financière à l'acquisition des hangars. Le port négocie d'autant plus âprement la cession de ces hangars, pourtant peu à peu désaffectés, que sa situation financière est obérée par un déclin qui ne s'est pour ainsi dire jamais interrompu depuis lors. Il est pénalisé entre autres par la fermeture des trois raffineries de l'estuaire. Dans le même temps, l'automatisation et l'avènement du conteneur changent les règles du jeu: les besoins en dockers ne cessent de se restreindre. Dans un milieu social combatif et rugueux, les conflits se répètent. La manutention, le remorquage, le grutage sont ainsi le théâtre de luttes syndicales souvent longues et toujours tendues.

Dans cette atmosphère maussade, le *Youpougon*, appartenant à la Société Ivoirienne de Transport Maritime, est l'ultime navire de ligne à quitter le Port de la Lune en avril 1987. La dernière grue sera enlevée le 27 mai. Le bureau central de la main-d'œuvre, où s'effectue la répartition de l'embauche des dockers en fonction des besoins des manutentionnaires, ne partira vers Bassens, sur l'autre rive, que plus tard. Comme si cette corporation en voie d'amenuisement accéléré ne se résignait pas à s'éloigner totalement de ces bords de quais, qui ont été pendant si longtemps le théâtre de son labeur, de ses combats et de ses coups de gueule.

Une fois refermée la si longue page du trafic commercial, les quais de la rive gauche mettront presque deux décennies à trouver la configuration qui est la leur aujourd'hui. Tandis que les hangars récupérés par la métropole sont soumis les uns après les autres à la lourde boule en acier du démantèlement, ceux dont le port a gardé la maîtrise à Bacalan ne doivent qu'à la solidité de leur structure d'échapper au délabrement total, avant d'être transformés en espaces commerciaux. Des squatters prennent position dans l'un d'eux. Un autre est le théâtre de trafics glauques. Il faudra le changement d'équipe municipale en 1995 pour que les quais soient engagés résolument dans un autre destin.

Plus de trente ans après le dernier coup de sirène du *Youpougon*, la rive gauche de la Garonne est installée dans une nouvelle ère de sa longue histoire. La circulation automobile y a été réduite. Les Bordelais ont retrouvé leur fleuve, qui attire de plus en plus les touristes. La façade XVIII^e a été nettoyée. Les trotinettes ont remplacé les 35 tonnes. Les joggers foulent un sol où se chargeaient et se déchargeaient jadis barriques et bananes. Les énormes paquebots déversent des flots de retraités américains là où les dockers élinguaient leurs cargaisons de bois et de balles de papier. Le destin du Port Autonome, dont le départ vers d'autres zones a coïncidé avec une accélération de son déclin, semble désormais quasiment dissocié de celui où les voiliers puis les vapeurs firent jadis la fortune de la ville. Avec la destruction des grilles et de la plupart des hangars, la ville a gagné en grâce et en séduction. Mais n'a-t-elle pas un peu perdu son âme ?