

1 - Les origines de l'occupation du territoire girondin

Avant les invasions romaines, quelques tribus gauloises sont déjà installées dans la région, elles ont notamment fondé le port de Burdigala durant le III^{ème} siècle avant JC. L'année -56 marque le début de la colonisation, et donc de l'organisation du territoire par les romains. Non seulement ils développent les villes et les voies, créant un réseau important, mais ils investissent aussi la campagne. L'implantation de nombreuses villas, accompagnées de leurs exploitations, est à la base de l'occupation du territoire girondin : la structure de l'habitat rural ainsi mise en place guidera l'histoire urbaine du département. Six voies romaines se croisent à Bordeaux, qui devient vite une ville majeure. Après une invasion en 276, elle est fortifiée par une muraille quadrangulaire de 700 par 450 m. Les attaques se poursuivent après cette époque : les populations se regroupent, les places fortifiées se multiplient.

A partir du X^{ème} siècle, l'Eglise joue à son tour un rôle moteur, tandis que la Gironde connaît une nette poussée démographique. Les religieux guident ou aident les paysans lors de défrichements et fondations de villages, ils bâtissent de nombreuses églises, et l'habitat rural se concentre autour de ces repères. Des zones auparavant isolées sont ainsi exploitées, mais, souvent, des terres anciennement cultivées par les romains sont réinvesties. Les abbayes deviennent des pôles de peuplement, tandis que les hôpitaux et prieurés, lieux d'accueil des pèlerins, soulignent le passage des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle.



Eglise située en dehors du village, à l'est - Blasimon
crédits : Agence Folléa-Gautier



Eglise du XII^{ème} siècle au cœur du village - Nérigean
crédits : Agence Folléa-Gautier



L'abbaye de la Sauve Majeure, fondée en 1080, était un centre important de l'Entre-Deux-Mers - La Sauve
crédits : Agence Folléa-Gautier

Pendant l'occupation anglaise (à partir de 1154) et la Guerre de Cent Ans (de 1337 à 1453), de nombreuses défenses sont bâties, soit par l'occupant, soit par le pouvoir royal : forteresses de pierre (et non plus de bois), remparts, églises fortifiées. Des bastides, anglaises ou françaises, sont fondées pour des raisons démographiques, économiques (Libourne) ou défensives (Sainte-Foy-la-Grande), notamment dans l'Entre-Deux-Mers, zone de frictions importantes. Bordeaux se développe également : une troisième enceinte est construite vers 1324, pour protéger les faubourgs. Après la guerre, des zones désertiques sont

dévolues à l'immigration : les nombreux étrangers (gavaches en gascon) qui viennent peupler ces "gavacheries" permettent une reconstruction assez rapide.



Le château de Rauzan a été bâti au XIIIème siècle par le roi d'Angleterre et duc de Guyenne, Jean Sans Terre
crédits : Agence Folléa-Gautier



Château du XIIIème siècle sur les hauteurs de Langoiran
crédits : Agence Folléa-Gautier



La place centrale de la bastide et ses arcades - Créon
crédits : Agence Folléa-Gautier



La porte fortifiée marque l'ancienne enceinte du bourg médiéval - Saint-Macaire
crédits : Agence Folléa-Gautier

La fin du XVII^{ème} siècle marque le début d'une période de grands projets : reconstruction du château Trompette à Bordeaux, mise en place du verrou constitué par la citadelle de Blaye, fort Paté et fort Médoc... Au XVIII^{ème} siècle, la création du corps des ingénieurs des ponts et chaussées est le symbole de cette politique volontariste d'aménagement du territoire (le projet

de fixation des dunes littorales illustre bien cet état d'esprit). Les grands intendants de Bordeaux et Libourne, eux aussi, lancent d'importants travaux : ordonnancements monumentaux, reconstruction en pierre. Sur le département, la population connaît de nouveau une croissance importante : les peuplements se développent, autour de Bordeaux comme dans les campagnes. Les berges de rivières, interfaces entre la production et la commercialisation du vin, concentrent activités et population : moulins, pêcheries, cales... Le nombre très réduit de ponts augmente encore l'importance de ces ports, lieux de franchissement privilégiés des cours d'eau.



La qualité et les dimensions de la cale et des quais marquent l'importance passée de ce port sur la Dordogne - Branne
crédits : Agence Folléa-Gautier



Les moulins étaient des lieux de production et de vie au bord des rivières, ici l'Isle - Porchères

crédits : Agence Folléa-Gautier



La citadelle de Blaye, à la naissance de l'estuaire, permettait de contrôler l'accès au port de Bordeaux

crédits : Agence Folléa-Gautier

Une chute de population majeure frappe la Gironde au début du XIX^{ème} siècle : 570 000 habitants en 1790, 503 000 en 1801 et 320 000 en 1806. Ce recul, et la baisse d'activité liée, entraînent un déclin des aménagements : ports, routes et ponts, non entretenus, voient leur état se dégrader. Mais bientôt, de nouveaux projets d'infrastructures sont menés, avec plus ou moins de succès : les canaux de navigation et les voies ferrées sont les nouveaux vecteurs de transport. Parmi les plus fructueux, on peut citer la ligne Bordeaux Arcachon (en 1841, quatrième ligne construite en France), le canal latéral à la Garonne (mis en eau en 1856), la ligne Bordeaux Toulouse (1856 également)... Parallèlement à ce développement, certaines communes des Landes girondines ne sont toujours pas accessibles par la route, tandis qu'un réseau ferré secondaire est mis en place pour faciliter l'exploitation forestière. En l'absence de houille, le traitement de la résine des pins est d'ailleurs la seule activité secondaire d'importance : le département ne prend pas part à la révolution industrielle.



Datant du XIX^{ème} siècle, le canal latéral à la Garonne, en reliant celle-ci à Toulouse, prolonge le canal du Midi : ensemble ils connectent Atlantique et Méditerranée - Castets-en-Dorthe

crédits : Agence Folléa-Gautier



Ce viaduc datant de 1855 permet le franchissement des zones inondables de la vallée - Saint-Macaire
crédits : Agence Folléa-Gautier



La ligne Bordeaux-Toulouse se glisse dans la vallée de Garonne - La Réole
crédits : Agence Folléa-Gautier

La création d’Arcachon est un phénomène majeur du développement urbain sur le département. Au début du XIX^{ème} siècle, les rives du bassin sont encore désertes. Après un premier hôtel implanté en 1823, la ville s’étend de plus en plus, notamment avec l’arrivée du chemin de fer (1841). L’attrance récente pour les bains de mer et la publicité faite par les médecins - vantant les qualités du climat et des eaux d’Arcachon - contribuent à assurer le succès de la cité balnéaire. La Ville d’Hiver, puis la Ville d’Eté se construisent ; la population fixe d’Arcachon passe d’environ 750 habitants en 1866 à 3000 en 1881, puis plus de 8000 en 1886.

Cet engouement pour le littoral s’accroît au cours du XX^{ème} siècle, et la pression touristique augmente de façon marquée sur toute la façade Atlantique, particulièrement à partir des années 1960. C’est pourquoi la Mission Interministérielle d’Aménagement de la Côte Aquitaine (MIACA) est créée en 1967, afin d’encadrer le développement urbain et touristique. Le Schéma d’Aménagement de la Côte Aquitaine voit le jour en avril 1972, il prévoit de doter le territoire des équipements touristiques nécessaires en lui donnant une image de marque originale fondée sur la conjonction de l’océan, de la forêt et des lacs, tout en lui conservant son équilibre écologique et humain. Des Secteurs d’Equilibre Naturel sont ainsi créés, afin de

préservé les milieux entre les zones à développer, traitées perpendiculairement à la côte et appuyées sur l'urbanisation existante. Ce programme ambitieux et mené de façon volontaire a permis à la côte Aquitaine de préserver la grande qualité de ses paysages.



La dune blanche, dynamique et mobile, surplombe la plage - Lacanau
crédits : Agence Folléa-Gautier