

Les mutations économiques du littoral charentais (XIX^e-XX^e siècles)

L'évolution d'une économie littorale fondée sur le commerce du vin, des grains et du sel

Sur la côte, les salines disparaissent progressivement durant le XIX^e siècle du fait de la concurrence de zones de production mieux placées.

Elles subsistent à l'état de relique dans l'île de Ré.

La progression du Phylloxéra en France



À la fin du XIX^e siècle, la culture traditionnelle des moules dans l'Anse de l'Aiguillon et des huîtres dans l'estuaire de la Seudre remplace la saliculture là où les deux activités coexistaient (Marennes). Elle s'étend au cours du XX^e siècle à d'autres espaces anciennement salicoles ou non (Les Boucholeurs, Fouras, île de Ré).

La conchyliculture devient un des symboles de l'économie littorale charentaise.

À l'intérieur, les plaines traditionnellement céréalières et viticoles connaissent de profondes mutations à partir de 1880. Le phylloxéra fait disparaître les vignes qui faisaient des Charentes une grande zone de production de vin et d'eaux-de-vie. Sur le littoral, l'île de Ré touchée tardivement est la seule à redonner une importance à cette activité.

L'élevage, qui s'impose ailleurs comme activité de substitution, est remis en cause à son tour après-guerre, avec les crises successives de la production laitière. La céréaliculture tend alors à dominer les paysages des plaines.

L'abandon de la saliculture sur le littoral atlantique



Crise et reconversion des ports

À l'échelle de la façade atlantique, la prospérité des grands ports du XVIII^e siècle (Nantes, Bordeaux et La Rochelle) s'est effondrée sous l'effet de la perte des colonies françaises d'Amérique et du blocage des ports lors de la Révolution et de l'Empire. De plus, la concurrence des ports de la Manche et de la Mer du Nord les oblige à se moderniser. De coûteux travaux d'agrandissement sont alors engagés. La création en 1890

du nouveau port de La Pallice permet à La Rochelle de maintenir son rang parmi

les dix premiers ports français. Au commerce maritime s'ajoutent la construction navale et la pêche industrielle importante jusque dans les années 1960.

À partir des années 1970, le nautisme s'impose comme secteur économique majeur. Cette nouvelle orientation est incarnée par la construction aux Minimes du plus grand port de plaisance de la façade atlantique.

À l'échelle locale les petits ports, dont l'activité reposait sur le cabotage, souffrent de la concentration progressive de ce trafic en faveur de la Rochelle. Aujourd'hui, ils ne sont plus fréquentés que pour la pêche artisanale, la conchyliculture et par les plaisanciers.



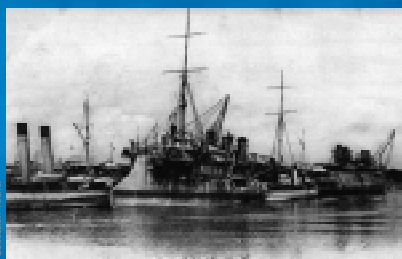
Le plateau nautique de La Rochelle



Port de La Pallice au début du siècle

La fin du contrôle militaire sur le littoral

L'activité économique induite par la présence militaire sur le littoral est importante. Elle se développe à partir du XVII^e siècle avec l'installation de l'Arsenal de Rochefort et de sa ceinture défensive autour de l'embouchure de la Charente. Au cours du XIX^e siècle, l'accroissement du gabarit des bâtiments de guerre rend difficile l'accès à l'Arsenal. Répondant de moins en moins aux besoins de la marine moderne, sa fermeture devient définitive en 1927. La ville, déjà touchée par le déclin de son port de commerce, connaît alors une période difficile.



Cuirassés dans le port de Rochefort

Un littoral resté à l'écart de la Révolution industrielle

La Révolution industrielle a accéléré le déclin des activités traditionnelles tout en laissant la région à l'écart de l'industrialisation. Les implantations industrielles encouragées par l'État dans les années 1960-1970 se soldent par des échecs. Les villes du littoral charentais restent donc sous-industrialisées.

En revanche, avec l'avènement de l'économie de services et l'essor des nouvelles technologies, la qualité du cadre de vie apparaît comme un atout. La côte charentaise redevient alors attractive pour de nouveaux résidents (retraités et actifs) venus des grandes agglomérations.

Le tourisme né au XIX^e siècle, en pleine Révolution industrielle, n'est pas étranger à cette évolution. Il a, de plus, largement contribué à la modernisation des équipements urbains et à l'amélioration de la desserte du littoral (autoroute et TGV).



La Pallice aujourd'hui