

BORDEAUX EURATLANTIQUE

Etude d'archéogéographie

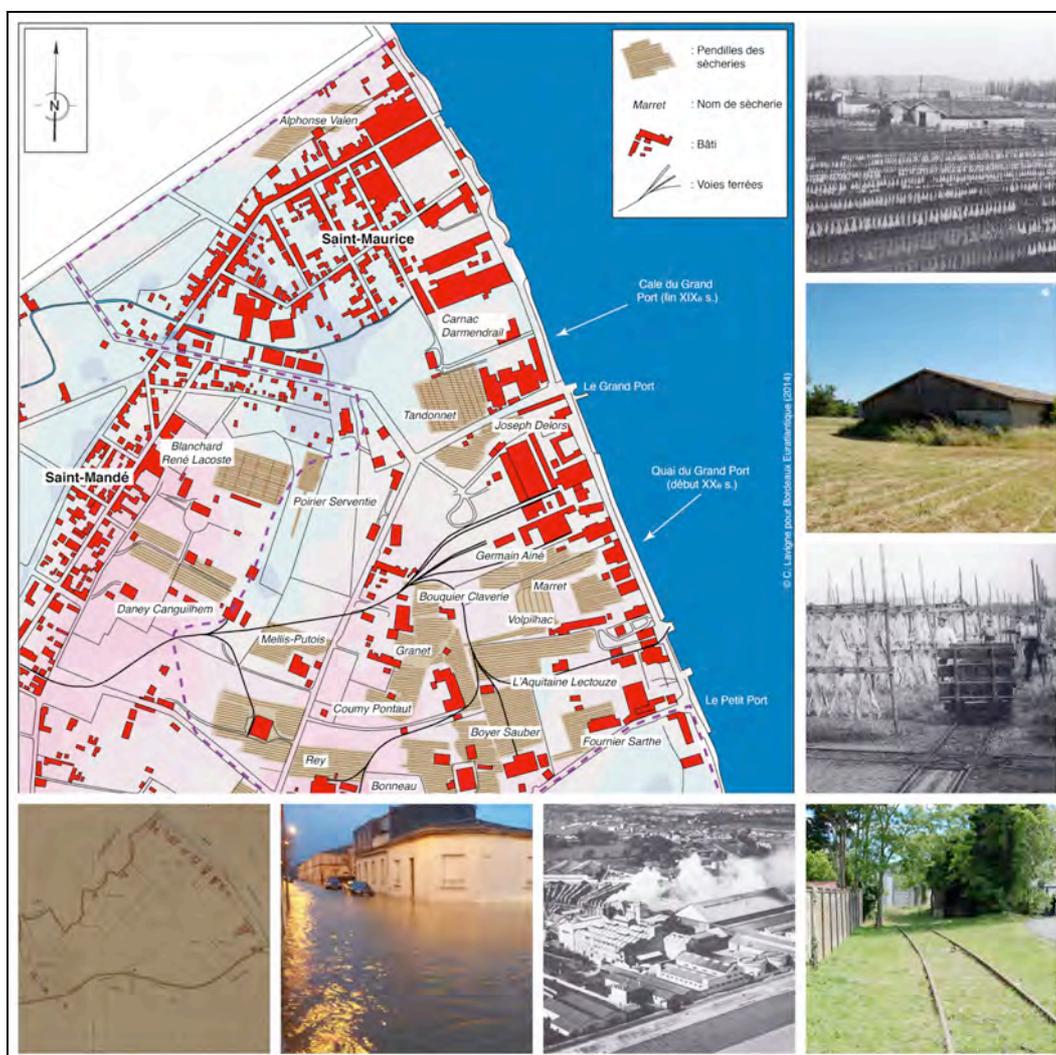
Bègles Garonne

Juin 2014

ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT BORDEAUX EURATLANTIQUE

ÉTUDE ARCHÉOLOGÉOGRAPHIQUE DU QUARTIER DU GRAND PORT ; CONTRIBUTION AU PORTÉ À CONNAISSANCE DU CAHIER DES CHARGES DE L'ÉTUDE URBAINE *BÈGLES GARONNE*

Rapport d'étude de
Cédric Lavigne
Consultant en archéogéographie
(cedric.lavigne@numericable.fr)



Juin 2014

L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse en 2017, qui mettra Bordeaux à 2h05 de Paris, puis la construction des lignes Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Bilbao à l'horizon 2020 vont faire de l'agglomération bordelaise une grande métropole européenne, porte du sud vers la péninsule ibérique. La réalisation de ces grands projets d'infrastructure ferroviaire constitue une opportunité pour la revitalisation des quartiers jouxtant la gare Saint-Jean dont le trafic va considérablement augmenter pour atteindre vingt millions de voyageurs par an d'ici 2020. Bien que ponctués d'équipements structurants (le MIN, le TNBA), ceux-ci restent, en effet, en marge de l'hyper centre de l'agglomération, juxtaposant à côté d'îlots urbains anciens, des entrepôts et de vastes friches industrielles et ferroviaires qui compartimentent fortement le territoire et apparaissent aujourd'hui décalés par rapport aux attentes sociales en matière d'environnement et de cadre de vie.

L'établissement Public d'Aménagement *Bordeaux Euratlantique* a pour mission de définir et mettre en œuvre, sur un périmètre de 738 hectares situés de part et d'autre de la Garonne, un projet d'avenir cohérent permettant l'émergence d'une nouvelle centralité et participant au positionnement de l'agglomération bordelaise au rang de métropole européenne. Deux concours d'urbanisme, première étape de la phase opérationnelle de ce projet, ont ainsi été lancés en 2010, sur le quartier de la gare (*projet urbain Bordeaux Saint-Jean Belcier*, mandataire Reichen et Robert & associés), et en 2011, sur la rive droite (*projet urbain Garonne Eiffel*, mandataire TVK architectes urbanistes). Un troisième concours sera lancé en 2014 (*projet urbain Bègles Garonne*), en continuité du territoire Bordeaux Saint-Jean Belcier, sur 1 kilomètre en berge de Garonne et en entrée d'agglomération par le Sud.

S'agissant de ce secteur, plusieurs enjeux ont d'ors et déjà été identifiés qui constitueront les fils conducteurs de la future consultation d'urbanisme : 1- conserver et développer les fonctions d'habitat et d'activité ; 2- composer une nouvelle armature urbaine fondée sur une reconfiguration du réseau viaire interne et l'aménagement de coulées vertes ; 3- recréer un rapport au fleuve ; 4- concevoir l'articulation vers les quartiers adjacents.

Comment procéder, compte tenu des formes et des logiques fonctionnelles héritées ? Quelles coutures, quelles hybridations réaliser entre ce territoire de projet, objet de planification, et la matrice dans laquelle il va s'insérer, produit d'une histoire qui dépasse celle du passé industriel du siècle dernier ? Comment composer avec les chemins de l'eau dans un secteur jadis occupé par le « delta » de l'Estey Majou et une multitude de canaux et de fossés ? À ces questions, s'ajoutent celles de la recherche d'un équilibre entre aménagement et reconquête des berges de la Garonne, de la constitution d'un réseau de déplacement doux et de la prévention des risques d'inondation.

OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'étude présentée ici est une contribution au porté à connaissance du cahier des charges de la future consultation d'urbanisme centrée sur l'histoire de la fabrique du tissu urbain, de ses formes et de ses logiques sous-jacentes. À l'heure du développement durable qui fait de l'avenir la question du présent, un nouveau rapport à l'espace et au temps se dessine, qui ne satisfait plus de la description d'un état qualifié « d'initial » du site et de l'environnement. Sans prise en compte de la durée et de la durabilité des formes, de leurs conditions d'émergence, de transmission et de résilience* (voir glossaire) dans le temps long, comment, en effet, promouvoir un développement et un aménagement durables ? Le droit de l'environnement, par la promotion de nouveaux principes (principe de précaution, notamment, qui suppose, dans le domaine qui nous occupe ici, une bonne connaissance des situations existantes et des effets induits par tout nouvel élément fonctionnel inscrit dans l'espace), invite à cette prise en compte du rôle de la mémoire et de l'héritage dans l'aménagement.

L'étude consiste donc à approfondir, sur le secteur du projet urbain *Bègles Garonne*, l'étude archéogéographique que nous avons conduite pour la Mairie de Bègles, à l'échelle du territoire communal¹, en analysant le processus d'artificialisation puis d'urbanisation de ces lieux situés, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, à proximité du delta de l'Estey Majou. D'emblée, la problématique de l'hydraulique apparaît centrale, tant par la valeur paysagère des multiples bras de cet ancien estey (cours d'eau), dont les tracés (aujourd'hui canalisés) pourraient être réinvestis dans le projet urbain, que par les risques d'inondation pluviales et fluvio-maritimes liés à ces paléo-chenalisations*. Leur prise en compte dans le plan guide d'aménagement, tant pour la sécurité des personnes et des biens que pour la valorisation de l'environnement et du patrimoine, pourrait ainsi constituer un élément fondateur du projet. D'autres questions apparaissent tout aussi intéressantes à étudier : celle des sècheries de morues et des ports des bords de Garonne (quelle mémoire de ces activités, par exemple dans le foncier ?), des industries et entrepôts, de l'urbanisation liées à la proximité de la gare (cités ouvrières). De quelles logiques relèvent les nombreuses voies ferrées encore visibles sur le terrain (on en propose une cartographie détaillée) et quel potentiel représentent-elles dans l'élaboration d'un schéma de déplacement doux ?

1. LAVIGNE (C.), *Carte archéogéographique du territoire de la commune de Bègles ; analyse de la dynamique des formes des paysages et cartographie des héritages*, Mairie de Bègles, 2010, 63 p.

Pour traiter ces questions, on propose de se fonder sur les acquis méthodologiques et conceptuels de l'archéogéographie*, discipline récente qui a pour objet l'étude des héritages qui organisent les formes des paysages (habitat, voies, parcellaires, couvertures végétales, formes orographiques* et hydrographiques*, formations superficielles des sols), de leur perméabilité dans l'espace et de leur durabilité dans le temps. Cette approche participe du grand mouvement de redécouverte de la géographie qui accompagne la préoccupation dite « environnementale » et qu'illustre, entre autres exemples, le succès des géoportails tels que Google Earth ou Flash Earth, qui renouvellent aujourd'hui complètement les conditions d'accès à la lecture des paysages. L'archéogéographie part du constat, établi au terme de 25 ans de recherches, que les milieux actuels sont le produit hérité de constructions hybrides*, physiques et historiques anciennes et très complexes, marquées par des effets de mémoire dont on avait jusqu'ici mal pris la mesure. Ces différents passés, parce qu'ils sont transmis dans les formes des paysages, construisent notre présent et imposent, par les héritages dont ils sont porteurs, leurs sujétions aux évolutions actuelles (atouts, potentialités, contraintes, risques). En inscrivant l'aménagement dans la compréhension des processus et dynamiques morphologiques de longue durée, l'archéogéographie propose des *scenarii* adaptés et ouvre sur un aménagement durable.

L'étude se décomposera en trois parties. Dans la première, nous synthétiserons les résultats de l'étude archéogéographique que nous avons conduite à l'échelle de la commune de Bègles sur un pas de temps assez long afin de proposer des clefs de lecture du territoire et des héritages morphologiques en présence. Dans la seconde partie, nous procéderons, à travers une sélection de cartes, de plans et de photographies aériennes, à une analyse morphologique fine (zoomée) du territoire du projet *Bègles Garonne* en montrant les héritages qui en organisent les formes actuelles, mais aussi les logiques nouvelles issues de ses transformations récentes. En articulant l'histoire des (mi)lieux, l'évaluation de l'impact de l'action des sociétés dans la longue durée sur celui-ci et leur degré ou non de réversibilité, l'objectif est ici d'apporter de l'intelligibilité et du sens et de faire émerger une vision partagée de cet espace. Nous terminerons par une série de questions, articulées autour des grandes problématiques que l'analyse morphologique aura permis de faire émerger, qui pourront servir de fil conducteur à la réflexion des équipes de projet.

I— LA FORMATION DU TISSU URBAIN DE BÈGLES (XIX^e-XXI^e SIÈCLE)

L'examen du plan cadastral de 1846, qui offre un relevé de la planimétrie exhaustif et géométriquement fiable, révèle que le territoire de la plaine alluviale, au sud de Bordeaux, est alors un espace encore faiblement occupé par un habitat au tissu lâche, disposé le long de quelques voies principales (**fig. 1**). Les seuls habitats agglomérés ou semi agglomérés s'observent sur le territoire de la commune de Bègles, au centre de la carte. Il s'agit des quartiers (*cournaux*) du Prêche, de Centujean, de Birambits et de Bègles (autour de l'église). On observe, ensuite, que la plaine est drainée par deux rivières principales (l'Estey Majou, au nord et l'Eau Bourde, au sud), ainsi que par une multitude de petits cours d'eau qui compartimentent fortement l'espace et imposent des logiques fonctionnelles à ce territoire, comme le montre la disposition de l'habitat situé sur l'interfluve*.

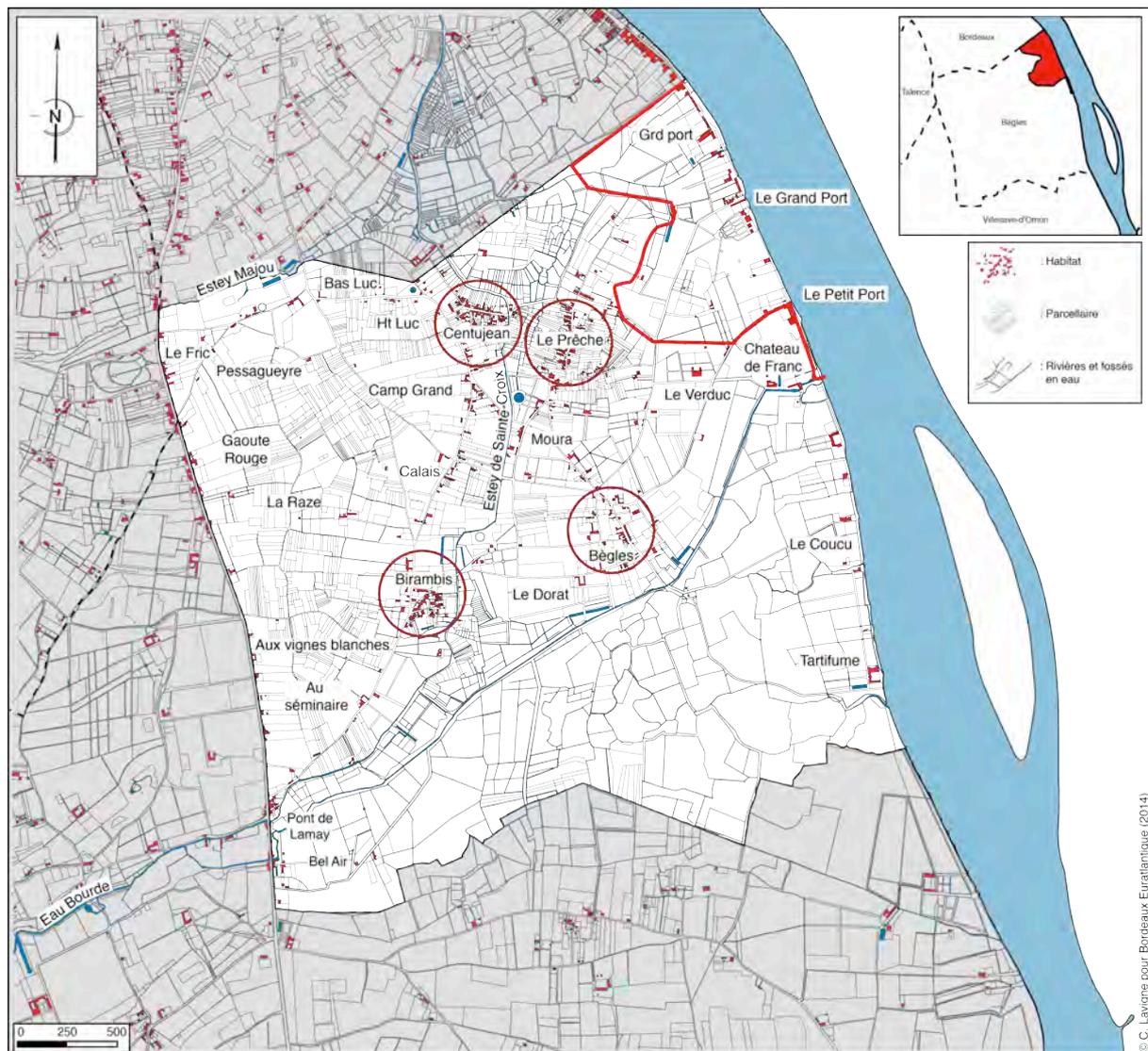


Fig. 1 : Le territoire de la commune de Bègles au milieu du XIX^e siècle, d'après le plan cadastral de 1846 (en rouge, le périmètre du projet urbain Bègles Garonne).

Ces premiers commentaires invitent à un approfondissement de l'analyse des formes. Plusieurs niveaux de lecture peuvent être réalisés, que l'exposé conduit à distinguer par commodité : 1- celui des réseaux fluvio-parcellaires*, 2- celui des voies et des chemins et 3- celui de l'habitat.

I-1— Les réseaux fluvio-parcellaires de l'estey Majou et de l'Eau Bourde

Le territoire de la commune de Bègles et des communes voisines est drainé, on l'a dit, par deux rivières principales (l'Estey Majou, au Nord, et l'Eau Bourde, au Sud) et par de multiples petits cours d'eau (la Moulinatte, le Franc, le Cocut, le Tartifume, le Darbis, le Lugan) dont les cours, parfois canalisés, s'avèrent être reliés, à travers un labyrinthe de fossés tantôt géométriques, tantôt sinueux, au cours principal de ces deux rivières (**fig. 2**).

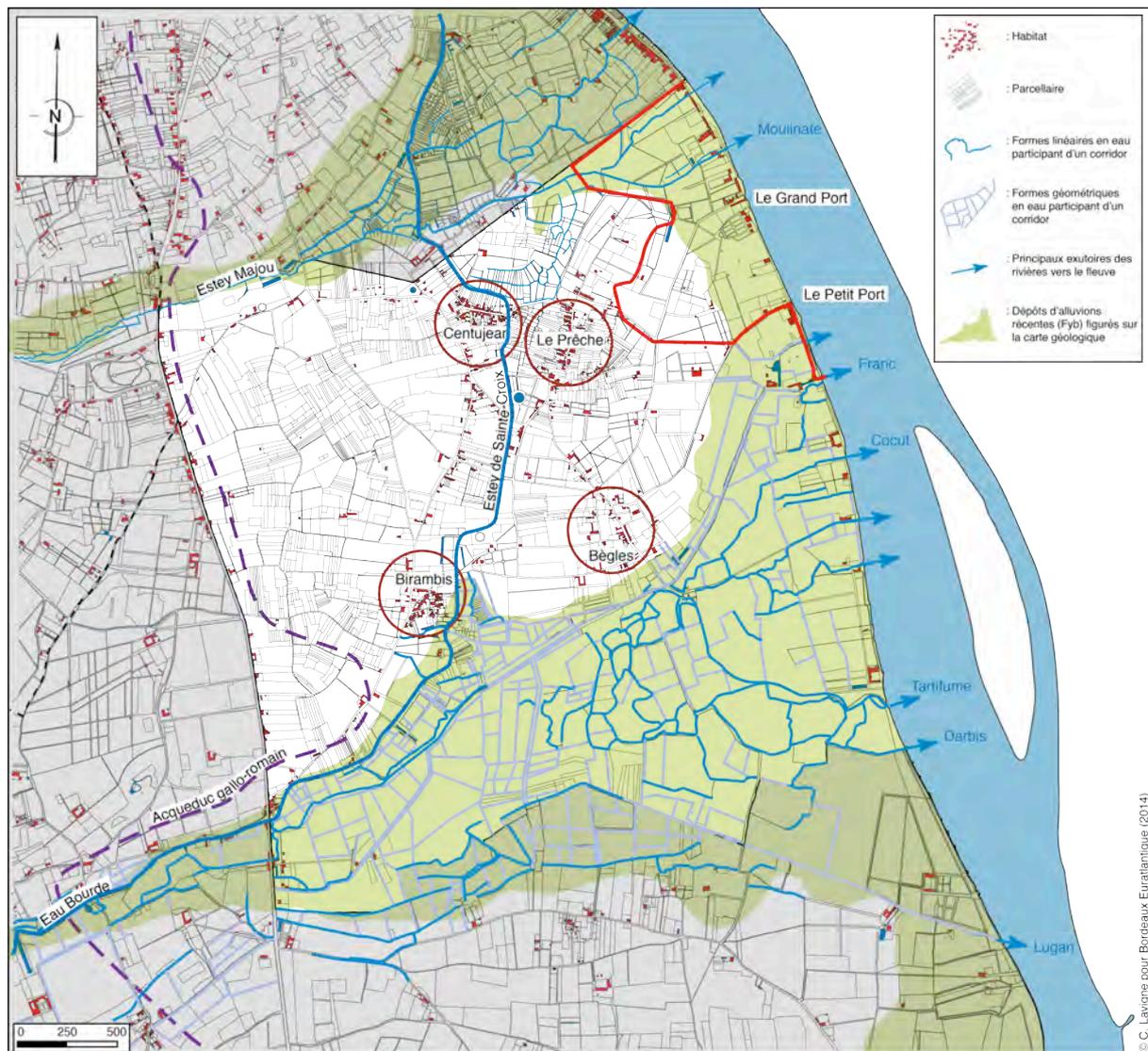


Fig. 2 : Les corridors hydro-parcellaires de l'Estey Majou, au Nord, et de l'Eau Bourde, au Sud, au regard des dépôts d'alluvions Fyb figurés sur la carte géologique (en vert).

De l'association de ces différentes formes (cours d'eau principaux et secondaires, limites parcellaires et fossés en eau) émergent deux réseaux que nous qualifierons de fluvio-parcellaires* en raison de l'association des formes physiques (rivières) et sociales (fossés en eau) qui les composent². Relativement étroits dans leur partie amont, ces réseaux s'évasent progressivement pour former deux larges cônes à leur contact avec la Garonne.

Comment interpréter ces formes ? La confrontation de notre relevé cartographique avec la carte géologique au 1/50.000^e, éditée par le Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM), offre une clef de lecture de la genèse de ces formes. On constate que les terrasses d'origine fluviale, constituées de dépôts de sables, de graviers et de galets plus ou moins grossiers de la Garonne (Fxb2 et Fxc), sont recouvertes par les alluvions récentes, constituées d'argiles grisâtres et de sable, déposées par l'estey Majou, au nord, et par l'Eau Bourde, au sud (Fyb). En plan, ces dépôts prennent l'aspect de vastes cônes s'apparentant à la forme de deltas*. Leur emprise correspond exactement à celle des deux trames que nous avons identifiées par l'analyse, lesquelles sont plus en rapport, en surface, avec le volume des dépôts à l'origine de ces « systèmes deltaïques » que les estey actuels, au cours bien régularisé. Ces trames, en canalisant l'écoulement superficiel de l'eau et en drainant les sols, ont permis de dessécher ces marécages, tout en en transmettant la forme en plan. Bien qu'à notre connaissance, elles ne soient pas documentées par les textes, leur implantation serait antérieure au milieu du XVIII^e siècle, si l'on en juge par la carte de Belleyme.

Les nombreuses parcelles courbes, que l'on observe au sein de ces deux réseaux, peuvent être, dès lors, interprétées comme les paléo-cours* de ces estey dont les formes conservent la mémoire en plan. Elles témoignent des multiples défluviations (déplacements) qui en ont affecté le tracé. Ce réseau hydrographique multiple et complexe associé au faible pendage du glacis, qui est une formation plane, et à la forte imperméabilité des sols favorisent la rétention des eaux et la formation de marécages. Ces derniers délimitent une zone d'interfluve, dont la forme triangulaire éclaire l'origine du nom de Bègles, qui vient du latin *Becula* (les textes du Moyen Âge parlent de l'église *Sancti Petri de Becula*) qui signifie le Bec, terme désignant l'espace séparé par les marais de l'Estey Majou, au nord, et de l'Eau Bourde, au sud.

Cet interfluve est traversé du sud au nord par une rivière (l'Estey de Sainte-Croix) qui recoupe l'Estey Majou et se prolonge jusqu'à l'abbaye voisine de Sainte-Croix au sud de

2. FOUCAULT (M.), « Dynamique d'un corridor « fluvial » sur la commune des Maillys (Côte-d'Or), *Etudes rurales*, n° 167-168, 2003, p. 227-246 ; PINOTEAU (C.), « Changer la carte, c'est changer l'objet », *Etudes rurales*, n° 167-168, 2003, p. 247-262.

Bordeaux (**fig. 2**). Ce tracé, incohérent par rapport au sens d'écoulement de l'eau, laisse penser qu'il s'agit là d'un canal artificiel creusé par les moines au Moyen Âge. La présence d'un ancien moulin (Peyrelongue), dont les vestiges ont été datés du XII^e siècle, appuie cette hypothèse. À noter que ce canal du Moyen Âge double le tracé d'un aqueduc gallo-romain (en tiré violet), dont les vestiges archéologiques sont attestés en plusieurs points de la commune, renouvelant, après une interruption de plus d'un millénaire, une tradition de captage et de « détournement » de l'eau vers Bordeaux.

I-2— Le réseau des voies

Ces deltas intérieurs, en compartimentant l'espace, ont imposé des logiques fonctionnelles et dynamiques à ce territoire, notamment s'agissant du réseau viaire (**fig. 3**). Deux réseaux de voies de grand parcours peuvent être individualisés, fortement liés à l'emprise des trames fluvio-parcellaires* de l'Estey Majou et de l'eau Bourde et surtout aux points de franchissement de ces rivières (pont d'Ars, pont de la Ferrade, au nord, pont de la Maye et pont de la Grave, au sud).

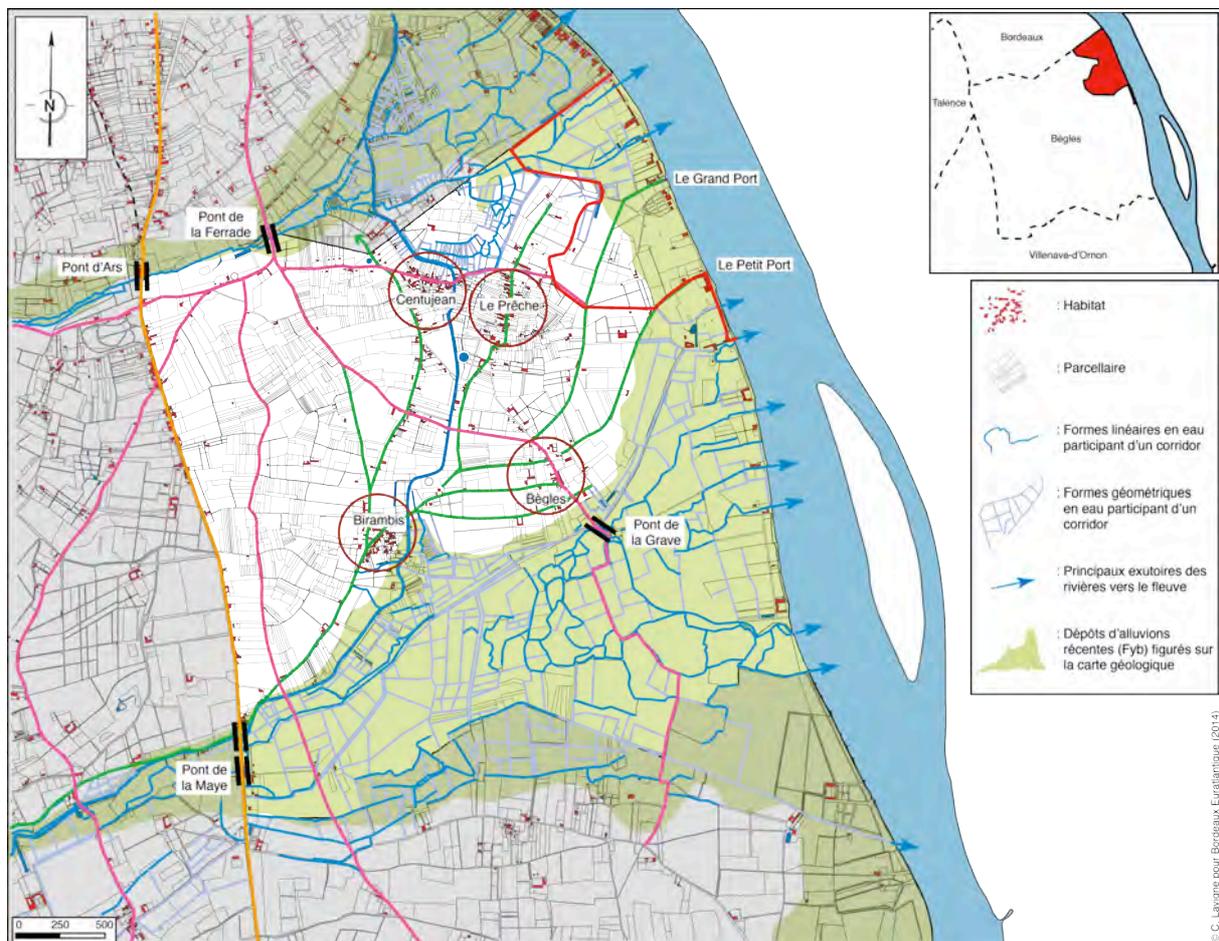


Fig. 3 : Le réseau des voies du territoire de Bègles, d'après le plan cadastral de 1846.

Le premier (en rose) est constitué par cinq voies formant une grande patte d'oie à proximité du pont de la Ferrade, sur l'Estey Majou (actuelle barrière de Bègles), vers lequel elles convergent avant de se confondre en un seul tracé (autrefois appelé *rua magna de Betgla*, aujourd'hui rue de Bègles). Le point commun de ces voies est qu'elles sont orientées grossièrement sud/nord et traversent le corridor de l'Eau Bourde. Or, on observe que dans la zone la plus large du corridor, le tracé de ces voies n'est plus conservé que par tronçons, voire complètement transformé par le réseau fluvio-parcellaire. Ces altérations signent, selon nous, une évolution de l'hydrologie de la rivière, probablement en lien avec une modification du climat, à l'origine du déclassement de ces voies, celles-ci, bien que conservées, n'organisant pas l'habitat le long de leur tracé. On pense au Petit Âge Glaciaire, pulsation climatique froide que les enregistrements sédimentaires et les carottages de glaces invitent à situer approximativement entre le milieu du XIV^e siècle et le milieu du XIX^e siècle³. Il a pour conséquence un excès de pluie au printemps et en été, des hivers plus froids et, sur le plan hydrologique, une forte variabilité hydro-sédimentaire qui conduit à des crues et des modifications de la morphologie des cours d'eau. Dans ces conditions, le choix du tracé de la route de Toulouse (en orange), construite au milieu du XVIII^e siècle, dans un secteur pourtant large du corridor de l'Eau Bourde, pourrait être l'indice d'un retour, à cette époque, à une moindre activité du régime de la rivière permettant un franchissement plus aisé.

Le second réseau viaire important de la commune est constitué par les chemins qui assurent la desserte de la zone d'interfluve située entre les corridors de l'Estey Majou et de l'Eau Bourde (en vert). Grossièrement orientés sud-ouest/nord-est, ces chemins se ramifient depuis le quartier de Birambits, auquel arrive une voie longeant le corridor de l'Eau Bourde, ralliant alors des quartiers ou des maisons en position de cul-de-sac, soit le long de la Garonne où se trouvent le Grand Port et le Petit Port, soit le long du corridor de l'estey Majou.

I-3— Le réseau de l'habitat

Comment s'organise l'habitat ancien par rapport aux systèmes deltaïques et aux réseaux de voies et comment se structure-t-il ? S'agissant des corridors, on constate que, hormis sur la zone du bourrelet alluvial de la Garonne où se localise une chaîne continue de

3. BERGER (J.-F.), *Des climats et des hommes. Partie IV : le Petit Optimum médiéval et le Petit Âge Glaciaire en Europe*, Paris, Editions de la Découverte, 2012, p. 343-415 ; CORAZZA (J.-M.), « Le Petit Âge Glaciaire dans le Sud de la France ; changements global, effets locaux (bas Moyen Âge-XIX^e siècle) », Actes de la table ronde du laboratoire GEODE, UMR 5602 du CNRS (Lattes, 11 mai 2007), *Archéologie du Midi médiéval*, tome 27, 2009, p. 139-254.

maisons liées à un vignoble de palus, les corridors ont un effet repoussoir sur l'habitat et apparaissent, de ce point de vue, comme des zones vides (**fig. 3, ci-dessus**). Les difficultés de franchissement du corridor de l'Eau Bourde expliquent ainsi, selon toute vraisemblance, l'étiollement du quartier Saint-Pierre de Bègles qui — c'est en tout cas le schéma d'évolution classiquement observé dans la plupart des communes d'habitat dispersé situées autour de Bordeaux — aurait dû s'imposer, compte tenu de la présence de l'église, au détriment des autres quartiers, comme lieu de centralité majeur de la commune.

S'agissant du rapport de l'habitat aux voies, on constate que celui-ci est majoritairement localisé le long des voies de grand parcours, qu'il soit dispersé ou aggloméré en quartier comme à Birambits, Centujean, au Prêche et, dans une moindre mesure, à Bègles (autour de l'église Saint-Pierre). Outre la route de Toulouse (dont le tracé est, on l'a dit, relativement récent), les voies orientées vers le fleuve agrègent davantage l'habitat. La présence de nombreux moulins sur l'Eau Bourde⁴, reliés, sur sa rive gauche, par une grande voie conduisant après diverses ramifications jusqu'aux ports de Bègles (Petit Port et Grand Port) permet de poser l'hypothèse d'un axe d'échange important (et probablement ancien) entre les communes actuelles de Gradignan, en amont, et de Bègles, en aval. Cet axe de circulation sud-ouest/nord-est l'emportait encore à Bègles, au début du XIX^e siècle, sur l'organisation centripète de l'espace qui se dessinait progressivement autour de Bordeaux et dont témoigne la convergence de plusieurs voies vers le pont de la Ferrade selon un axe nord/sud (en rose). La difficulté de franchissement des corridors de l'estey Majou et de l'Eau-Bourde (peut être, on l'a dit, en raison d'une modification de l'hydrologie de ces rivières à la fin du Moyen Age ou dans le courant de l'époque moderne) a conduit à un déclassement de ces voies, ce dont témoigne l'absence d'habitat le long de leur tracé. Le fait est parfaitement clair pour la voie conduisant à l'église Saint-Pierre.

Parmi les chemins qui mènent au fleuve, un retient l'attention en raison de sa terminaison en cul-de-sac, en bordure du corridor de l'Estey Majou. Aucun indice ne permet d'envisager l'hypothèse d'une ancienne voie coupée par le corridor de l'estey. Cette voie bute sur le corridor, mais ne le franchit pas. Comment l'expliquer ? Au contact du quartier de Centujean, un ensemble de formes (chemins, limites parcellaires, canaux de drainage, cours d'eau) dessine, à l'intérieur du corridor, un arc de cercle, large d'environ 150 mètres, qui remonte ensuite vers le nord-est, recoupant l'axe de l'Estey Majou (**fig. 4**).

4. JOINEAU (V.), « Les moulins à eau de Bordeaux et de sa banlieue du XII^e au XX^e siècle. Considérations spatiales et techniques », *Revue archéologique de Bordeaux*, tome XCV, 2004, p. 83-100.

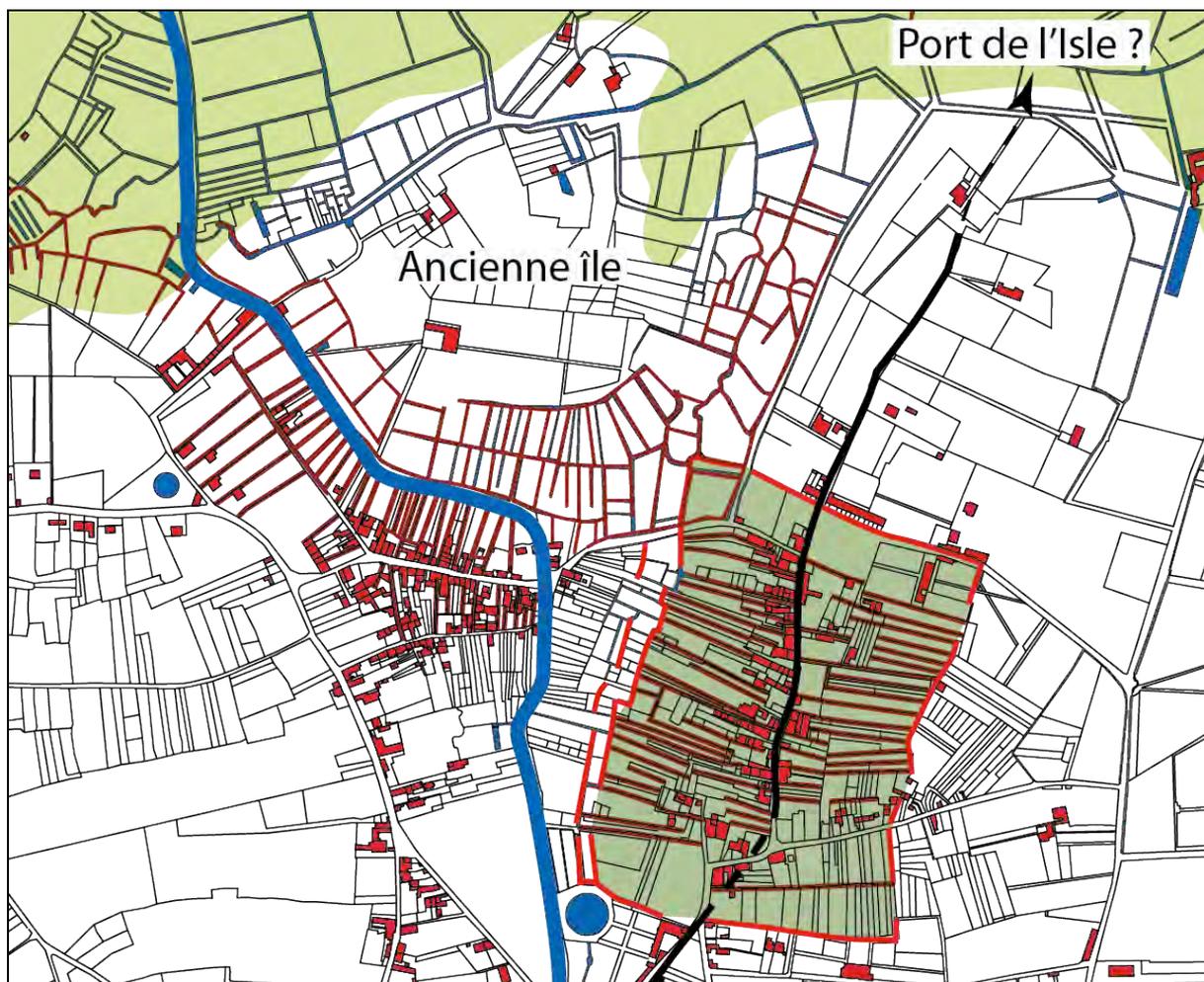


Fig. 4 : Situation des quartiers de Centujean et du Prêche au bord d'un ancien méandre de l'Estey Majou (en rouge), d'après le plan cadastral de 1846.

Nous posons l'hypothèse que cette forme correspond à un ancien méandre de la rivière, totalement comblé au milieu du XIX^e siècle, date de la réalisation du plan. La proximité des quartiers de Centujean (dont la forme épouse la courbure du méandre) et, dans une moindre mesure, du Prêche, permet de penser que ce paléo-chenal était, en revanche, en eau au moment de l'implantation de ces habitats. Le plan de ces quartiers en forme d'arêtes de poisson permet d'envisager une origine médiévale, par comparaison avec des bourgs de même type, bien documentés par les textes. Le quartier du Prêche offre ainsi un découpage en fines lanières, perpendiculaires à l'axe de la rue centrale et un ensemble de formes permet de poser l'hypothèse d'une enceinte le ceinturant. Dès lors, le chemin formant un cul-de-sac en bordure de ce méandre pourrait s'expliquer par la présence d'un « port » sur l'estey, le terme recouvrant des aménagements vraisemblablement très modestes. À l'appui de cette hypothèse,

Adolphe Catusse, auteur d'une synthèse sur l'histoire de Bègles⁵, rapporte que la partie nord du quartier de Centujean était appelé, au XIX^e siècle, « Le Treuil » (le trou) et que le quartier de Centujean confronte au nord « au chemin qui conduit au port de l'Isle », soit le chemin qui relie Centujean au Prêche. Cette île pourrait correspondre à la zone grossièrement circulaire située à l'intérieur du méandre.

I-4— L'évolution des formes dans la seconde moitié du XIX^e siècle

La seconde moitié du XIX^e siècle voit s'opérer une transformation radicale du territoire de la commune de Bègles (**fig. 5**).

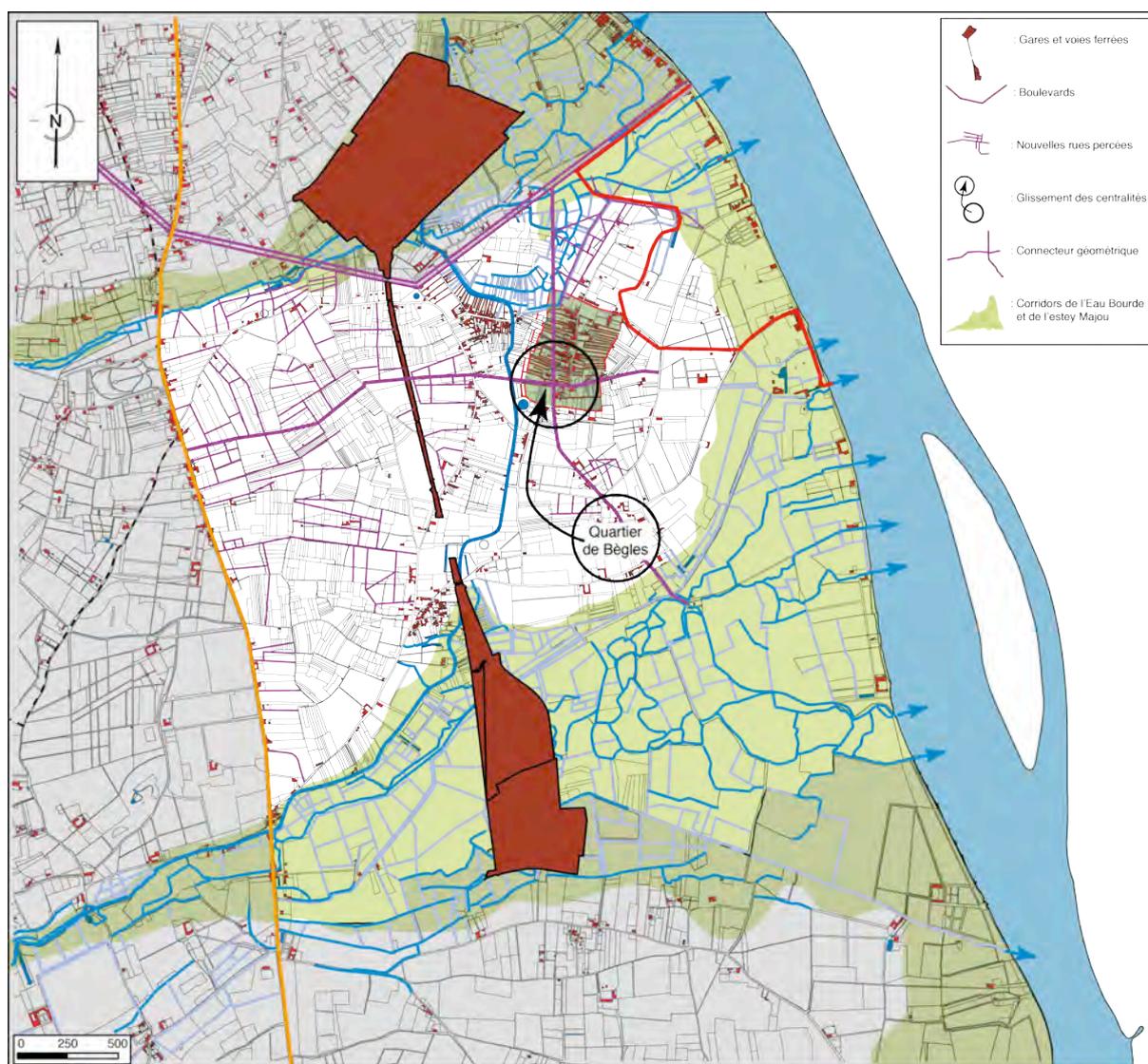


Fig. 5 : Les transformations du territoire de Bègles au milieu du XIX^e siècle.

5. CATUSSE (A.), *Petite histoire de Bègles des origines à la révolution*, Bordeaux, 1910 (rééd. 2004), 156 pages.

Espace encore totalement agricole en 1846, la commune s'urbanise rapidement, transformant les lieux et milieux hérités : construction d'une voie ferrée qui coupe la commune en deux (1856/57), de boulevards qui amputent Bègles d'une partie des marais de l'Estey Majou, rattachés dès lors à la commune de Bordeaux (entre 1864/67), urbanisation progressive du territoire de la commune par la création de quartiers nouveaux (la plupart sur des parcelles de vignes dévastées par le phylloxera), à l'ouest et au nord.

Mais c'est sans doute l'aménagement d'un nouveau carrefour, dans le but de faire émerger une centralité urbaine en lieu et place de celle de l'ancien quartier de Bègles, qui signe le plus la transformation du territoire béglais qui s'opère alors. Le quartier situé autour de l'église Saint-Pierre de Bègles constituait, en effet, au Moyen Âge, le noyau central de la paroisse, en raison du pèlerinage dont les reliques de Saint-Maur, déposées dans l'église par les moines de l'abbaye de Sainte-Croix, faisaient l'objet. L'église abritait, par ailleurs, une confrérie qui avait en charge la défense des intérêts de la communauté des habitants de Bègles contre les jurats de Bordeaux et les moines de l'abbaye voisine de Sainte-Croix. La municipalité moderne est directement héritée de cette confrérie puisque, à la Révolution, l'église servira de mairie — ce qui explique la mention « République Française » apposée sur son fronton — et le curé sera élu maire de Bègles. À l'écart des principaux axes de circulation et en position de cul-de-sac au bord de l'Estey de Franc, le quartier de Bègles est, au milieu du XIX^e siècle, complètement atrophie. Le maire de la commune écrit alors : « *Quoique le cimetière soit actuellement situé dans le bourg de Bègles et autour de l'église, il n'en est pas moins le lieu le plus reculé et le moins prospère de la commune. Le bourg n'est le bourg que de nom* ».

L'opération d'urbanisme qui est décidée alors vise à faire émerger une nouvelle centralité destinée à se substituer à celle de l'ancien quartier de Bègles (**fig. 6**). Deux grandes voies sont percées, jouant un rôle de connecteur morphologique*, l'une nord/sud (actuelles rue J. Guesde et de la Barre) qui raccorde le quartier Saint-Pierre aux boulevards, l'autre est/ouest (actuelles rues L. Gambetta et C. Camelle) qui relie la route de Toulouse à l'est du territoire communal. Ces deux axes se croisent au sud-ouest du *cournau* (quartier) du Prêche, où est alors créée la place du 14 juillet. Ces percées s'accompagnent, sur l'axe est/ouest, d'un « programme urbanistique » dont les fonctions, dévolues au service de la population, permettent d'affirmer la centralité ainsi créée : Mairie (place du 14 juillet), Poste (place de la Liberté), Gendarmerie (avenue Lerousseau). Cette nouvelle centralité va ainsi rapidement déclasser l'ancien noyau du quartier Saint-Pierre qui sera aggloméré au tissu urbain formé par l'extension progressive de l'habitat au cours du XX^e siècle. En revanche, elle ne réussira pas à

réaliser une couture avec les anciens quartiers de Centujean et du Prêche dont la logique spatiale et la forme sont ignorées (l'enceinte et une partie des jardins du Prêche sont ainsi recoupées par la rue J. Guesde percée vers le Nord).

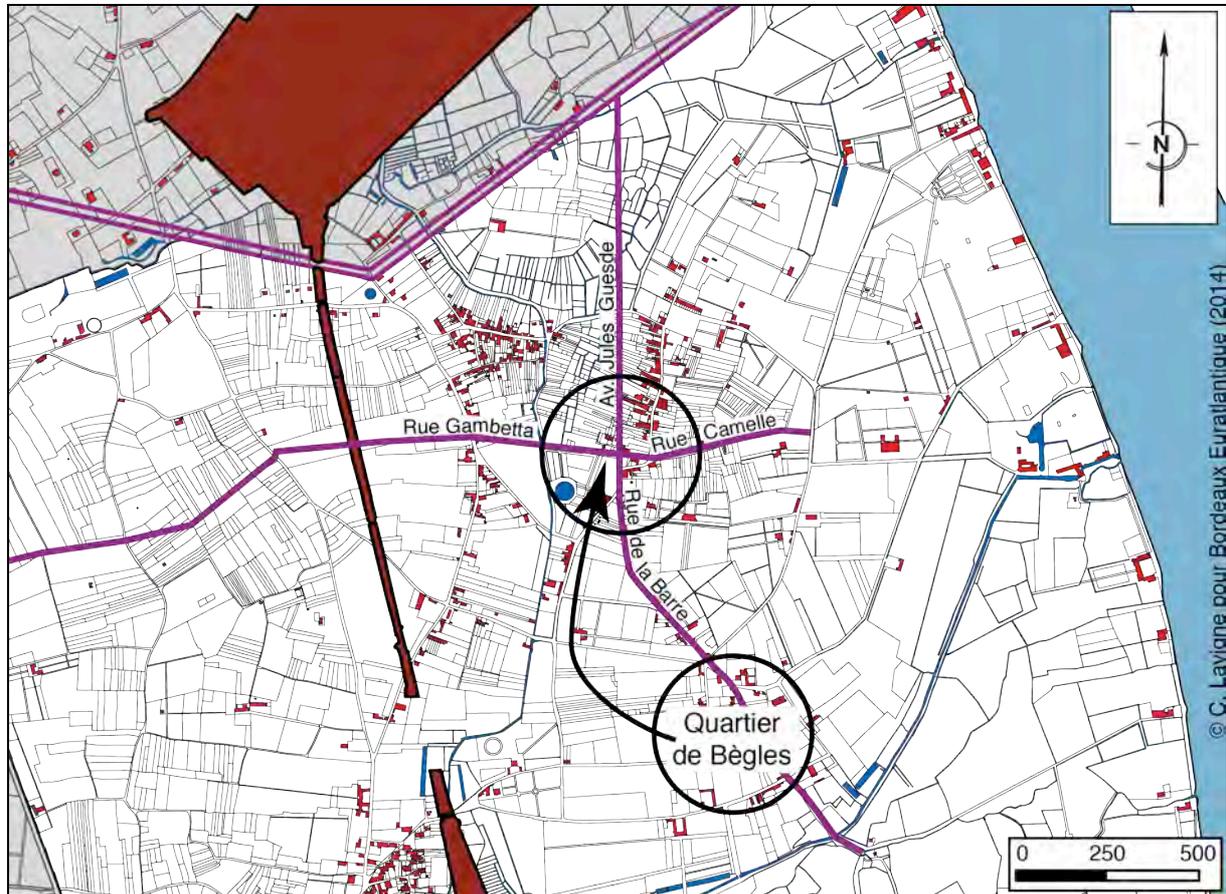


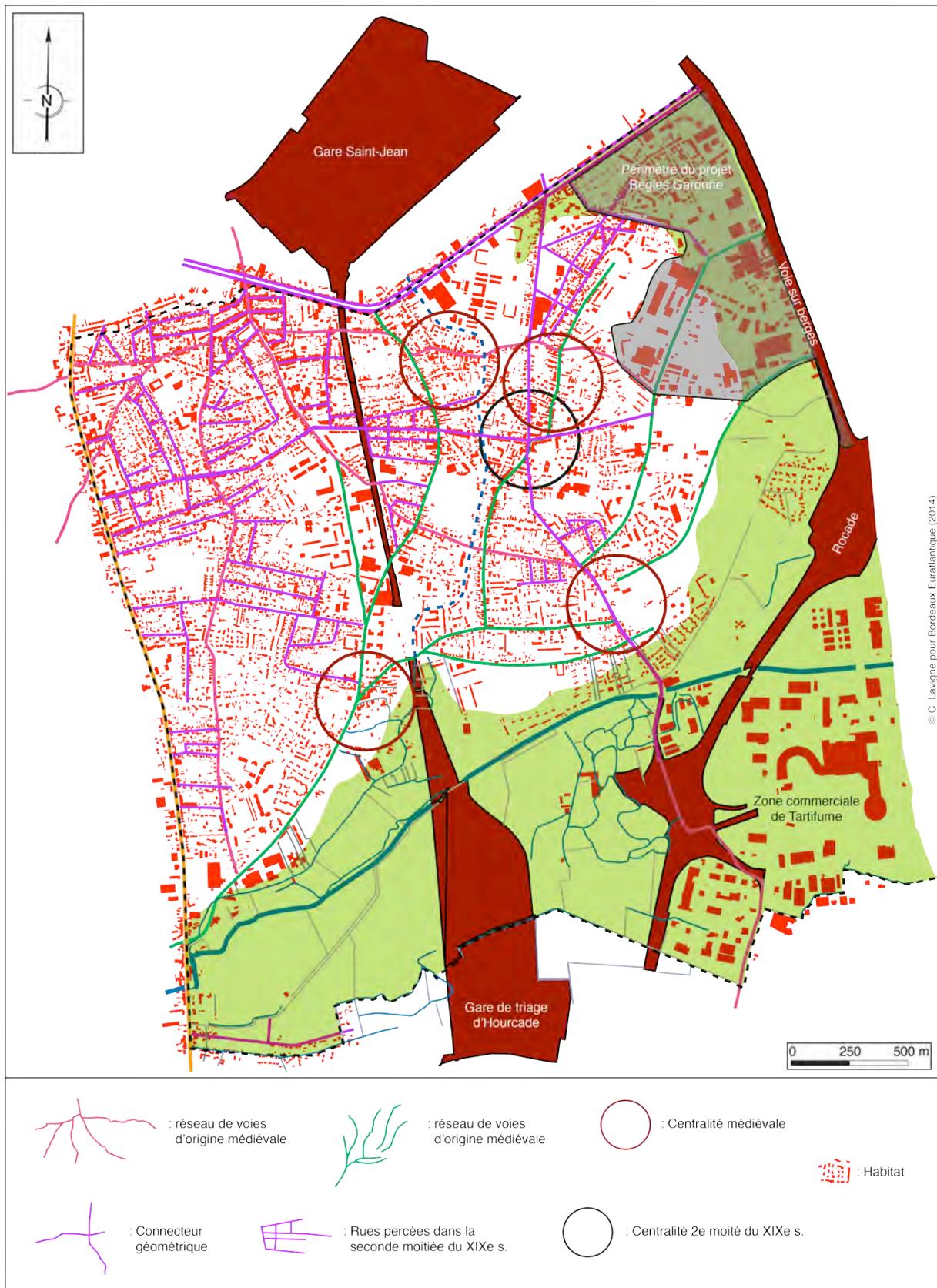
Fig. 6 : Le glissement des centralités du quartier Saint-Pierre à la place du 14 juillet.

I-5— Les formes durables de la planimétrie de la commune de Bègles

La connaissance de la dynamique des formes du territoire de la commune de Bègles ouvre sur une cartographie des héritages, c'est-à-dire de la mémoire transmise dans les formes actuelles du paysage. Le document source est, cette fois, le plan cadastral actuel, sur lequel on a reporté les éléments de planimétrie hérités, qu'ils soient anciens ou plus récents (**fig. 7**).

On constate, d'abord, que la partition ancienne du territoire béglais selon une diagonale sud/ouest-nord/est correspondant à la limite du corridor de l'Eau Bourde, reste prégnante, l'emprise de celui-ci étant transmis au travers du zonage du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) qui impose des restrictions en terme d'aménagement de l'espace. Les formes constituantes de ce corridor sont, en revanche, très altérées et transformées, puisque seules les zones situées de part et d'autre de la plateforme ferroviaire d'Hourcade transmettent des éléments de planimétrie ancienne. Le secteur situé à proximité du fleuve est,

en revanche, totalement transformé par la voie sur berges, la rocade, les échangeurs et la zone commerciale de Tartifume.



© C. Lavigne pour Bordeaux Euratlantique (2014)

Fig. 7 : Les formes durables de la planimétrie du territoire de la commune de Bègles.

Dans la partie nord de la commune, la transmission du corridor de l'Estey Majou, autre forme jadis structurante du territoire béglais, apparaît faible — mais il est vrai que ses formes sont, pour l'essentiel, sur la commune de Bordeaux. Quant à l'Estey de Sainte-Croix, bien que busé, sa forme est transmise dans la planimétrie puisque son tracé est repris par les rues Sangnier, Croizat, Eloi et Moga sur lesquelles est actuellement construit la ligne C du tramway. On constate, ensuite, que la part des formes viaires transmises est relativement importante puisque on identifie parfaitement les deux réseaux d'origine médiévale (en rose et en vert), le connecteur morphologique* de la place du 14 juillet (en violet), ainsi que les percées réalisées dans la seconde moitié du XIX^e siècle sur les anciennes parcelles de vigne, à l'ouest et au nord (en violet). Enfin, on remarque que la continentalisation* des formes de l'habitat, amorcée au milieu du XIX^e siècle avec les percées de rues nouvelles préalablement à la construction d'échoppes, est aujourd'hui presque totale.

II— EVOLUTION DU QUARTIER DU GRAND PORT (XIX^e-XXI^e SIÈCLE)

Le quartier du Grand Port est situé au nord-est de la commune de Bègles, en position de cul de sac entre le boulevard Jean-Jacques Bosc, au nord, et la rocade bordelaise, à l'est. Au sud, il est bordé par le delta de l'Eau Bourde dont, on l'a dit, le PPRI fossilise l'emprise par les restrictions qu'il impose en terme d'aménagement (**fig. 7**). Le quartier est néanmoins relié au centre de la commune par trois rues grossièrement parallèles qui en forment l'armature la plus visible : la rue Marcel Sembat, au nord ; l'avenue du maréchal de Lattre de Tassigny/maréchal Leclerc, au centre ; la rue des Quatre Castera, au sud. C'est un quartier constitué de maisons basses pour sa partie septentrionale, d'entrepôts et d'usines, en façade des anciens quais, pour sa partie méridionale. Comment ce quartier s'est-il constitué au fil du temps, sur la base de quelles logiques, de quels héritages ? Ce sont ces questions qu'explore ce chapitre.

II-1 — Un quartier agricole en bordure de Garonne (début du XIX^e siècle)

La situation actuelle du quartier du Grand Port est le fruit d'un héritage géographique que l'analyse des plans cadastraux anciens permet d'explicitier. Situé sur l'interfluve* qui sépare les deltas intérieurs de l'Estey Majou, au nord, et de l'Eau Bourde, au sud, il est bordé par la Garonne qui marque la limite de la commune à l'est (**fig. 2 et 3**, ci-dessus). Mais contrairement à la situation actuelle, le quartier est, au début du XIX^e siècle, ouvert sur les espaces qui le bordent, tant vers la Garonne, grâce aux ports (de l'Isle, Grand Port et Petit Port) — probablement de modestes appontements — situés au débouché des trois grandes

voies qui arrivent du centre de la commune, que vers le nord, grâce à la voie sur berge qui relie Bordeaux au Petit Port, en dépit des difficultés que représente le franchissement des embouchures de l'Estey Majou et de la Moulinatte (**fig. 8**). Au sud, en revanche, les défluviations* répétées de l'Eau Bourde, dont témoignent ses multiples exutoires (esteys de Franc, de Colomb, de Casse, de Cocut, de Tartifume, de Darbis et de Lugan), ont eu raison de cette voie qui s'arrête au Petit Port de Bègles.

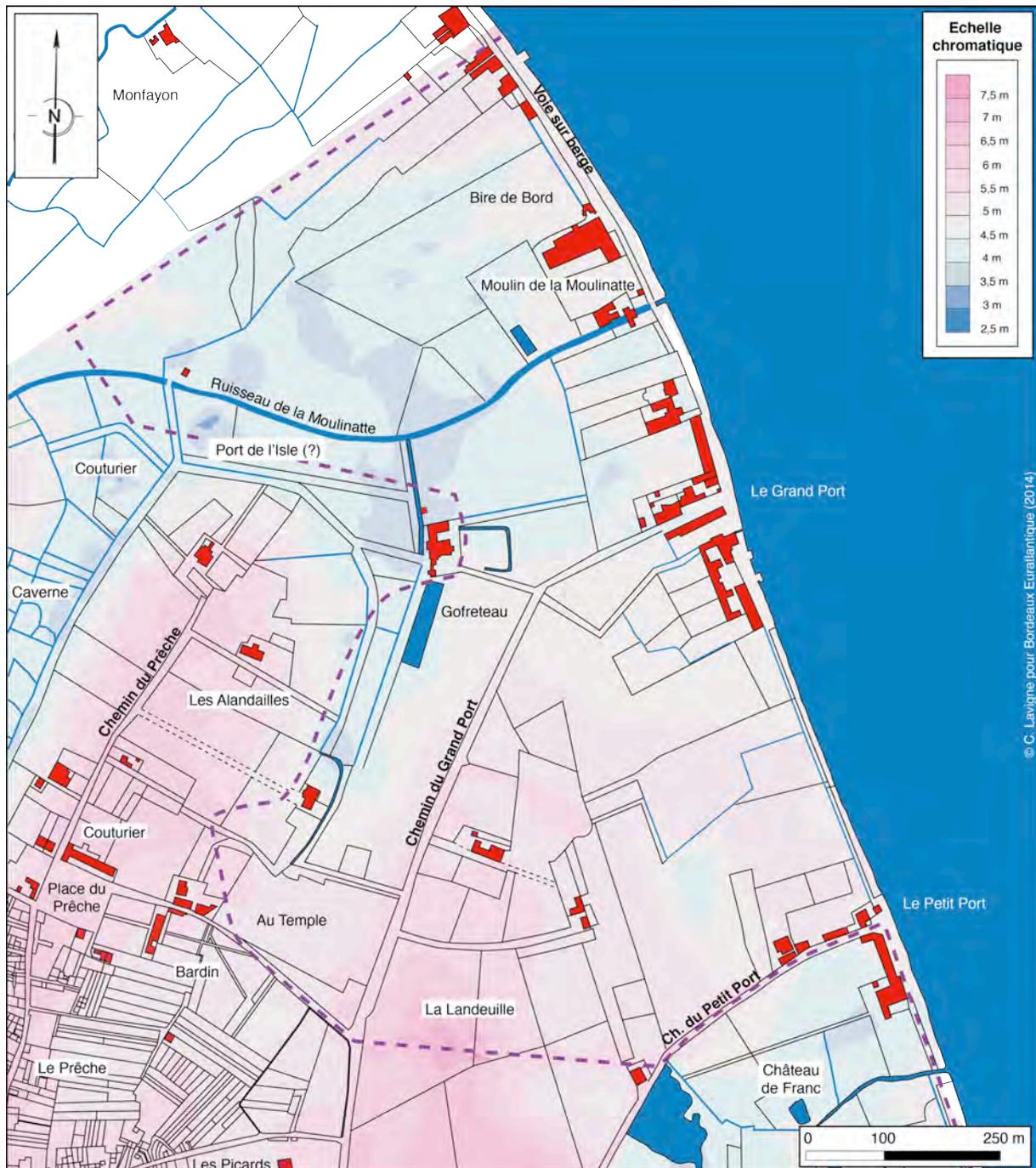


Fig. 8 : Le quartier du Grand Port au début du XIX^e siècle, d'après le plan cadastral de 1812 et le fond orographique actuel (en tiré violet, le périmètre du projet urbain Bègles Garonne).

L'habitat se dispose le long des voies de grand parcours, particulièrement le long du chemin du Prêche, qui constitue, on l'a dit, l'épine dorsale d'un bourg d'origine probablement médiévale (**fig. 4**, ci-dessus), et de la voie sur berge qui agrège, à la confluence de la Moulinate et aux carrefours des chemins du Grand Port et du Petit Port, quelques maisons.

D'autres informations peuvent être tirées de la superposition du plan cadastral du début du XIX^e siècle et du fond orographique actuel. Ce fond est constitué d'une restitution photogramétrique réalisée à partir d'une mission aérienne verticale de 2004 de l'Institut Géographique National (IGN) et d'un maillage de points cotés naturels levés sur le terrain. Tel quel, ce fond est constitué d'un enchevêtrement de courbes dont la lecture s'avère relativement compliquée et peu explicite. Mais en affectant une couleur à chaque courbe de niveau suivant une échelle chromatique par pas de 50 centimètres, allant du bleu pour les parties basses au rose pour les parties hautes, on obtient une carte hypsométrique* en couleur des infimes variations de la topographie du quartier. Une précision doit être apportée concernant la graduation de l'échelle chromatique. On est parti, pour l'établir, du maximum de la cote d'inondation observé en lit mineur de la Garonne avec digues (épisode de la marée tempête de décembre 1999), soit 5,45 mètres. Partant, les services de la préfecture de la Gironde instruisent les permis de construire en zone inondable de la Garonne à la cote de 4,45 mètres, ce qui revient à un maximum d'un mètre d'eau en cas d'inondation. C'est cette cote (4,5 mètre plus exactement puisque notre échelle chromatique est fondée sur un pas de 0,5 mètres) que nous avons retenue pour établir notre gradient de couleur. En-dessous de 4,5 mètres, l'échelle chromatique est dans les bleus, soit une altitude inférieure à celle requise pour la délivrance des permis de construire ; au-delà de 4,5 mètres, elle passe dans les roses, clairs à plus foncés pour les altitudes les plus élevées. Cette échelle chromatique n'a pour objet que de situer visuellement les choses et n'a, évidemment, pas de valeur réglementaire. Partant, on constate qu'au début du XIX^e siècle l'habitat se dispose sur les zones les plus hautes du quartier, « hors d'eau » pourrait-on dire, c'est-à-dire sur l'interfluve* du Prêche, souligné par le chemin du même nom, bordé par les deux petits affluents de rive droite de la Moulinate et le bourrelet alluvial de la Garonne, formé par les dépôts alluvionnaire du fleuve. Le quartier de La Landeuille, délimité par les chemins du Grand Port et du Petit Port, apparaît également bien drainé, mais reste alors encore peu occupé.

Quelques observations peuvent être faites également en périphérie de la zone d'étude. Au nord, on constate que le secteur est occupé par plusieurs ruisseaux qui se jettent dans la Garonne et dont le tracé se raccorde, en amont, au cours de l'Estey Majou. Ces cours d'eau forment un delta intérieur, occupé par des prairies humides, délimité par l'estey Majou, au

nord, et la Moulinate, au sud (**fig. 9**). L'occupation y est relativement peu dense, hormis en bordure de la Garonne où le bourrelet alluvial offre des sols bien drainés propices à l'implantation de l'habitat. A l'ouest (en limite du plan, à gauche), ce delta est recoupé, du sud au nord, par l'Estey de Sainte-Croix dont on a dit qu'il aurait été probablement creusé au XII^e siècle par les moines de cette abbaye. Ce canal alimentait en eau un grand moulin situé à son embouchure, à proximité de l'abbaye de Sainte-Croix.



Fig. 9 : Le delta formé par l'Estey Majou et la Moulinate, d'après le plan cadastral de 1812 (section A1). En haut à gauche, la localisation de la feuille par rapport au territoire communal.

Au sud du chemin du Petit Port (aujourd'hui des Quatre Castera) et jusqu'à l'estey de Franc, l'espace est occupé par deux entités emboîtées « tête bêche », séparées par un petit cours d'eau (**fig. 10**). La première, de forme grossièrement trapézoïdale (en tiré rouge), est constituée par un grand bâtiment en bord de Garonne et d'un petit étang, celui-ci étant relié au bâtiment par une grande allée cavalière ; la seconde entité (en tiré jaune) est constituée du château de Franc, environné par des bassins et un jardin d'agrément aux formes très géométriques. Ce château est attesté par les textes depuis le Moyen Age, mais son architecture ne conserve plus de vestiges de cette époque. A noter qu'au début du XIX^e siècle, un moulin est implanté sur l'estey de Franc.

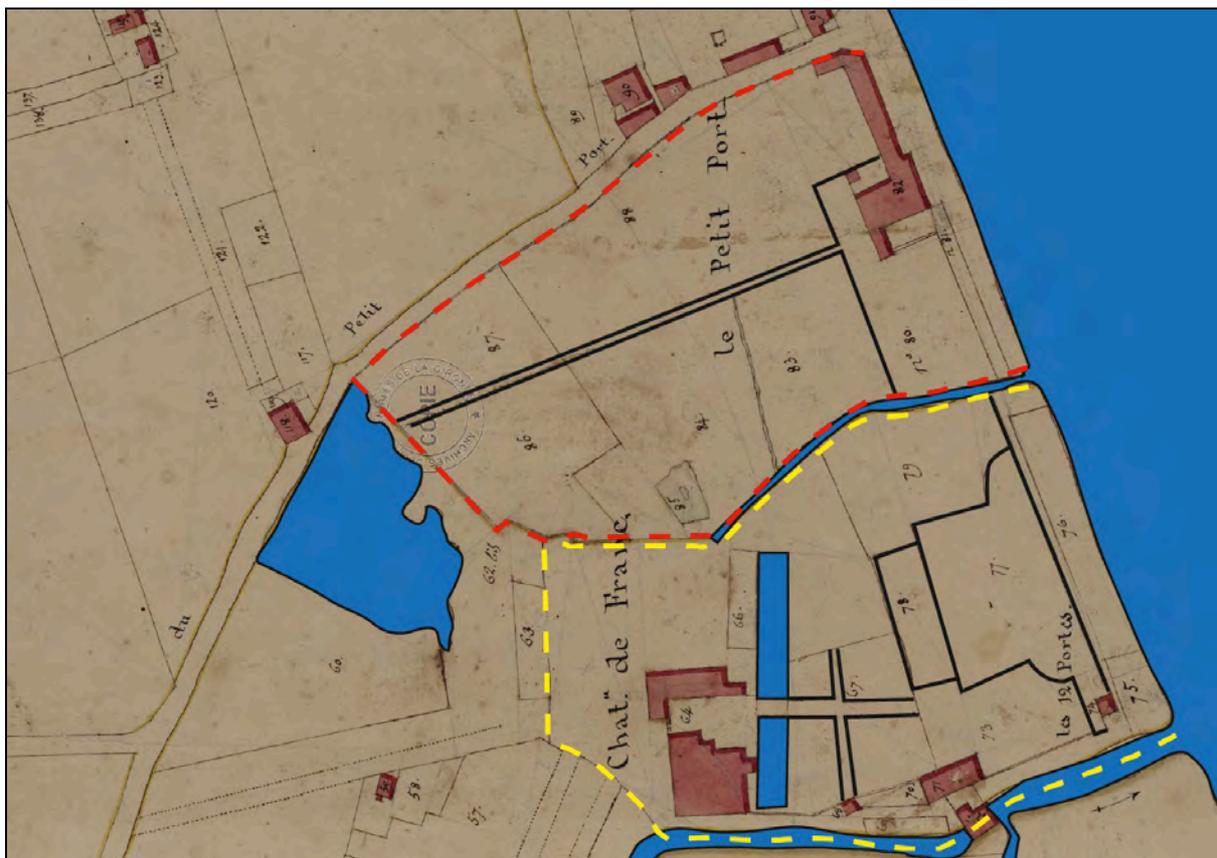


Fig. 10 : Le secteur du château de Franc, d'après le plan cadastral de 1812 (section C1).

II-2 — Un quartier en transformation (milieu du XIX^e siècle)

Le plan cadastral de 1847 permet d'appréhender les premières transformations du quartier sur lequel sont projetées plusieurs percées (**fig. 11**). Elles sont localisées au nord du bourg du Prêche, à l'intérieur du talweg* d'un des deux affluents de rive droite de la Moulinate où l'actuelle rue M. Sembat est renforcée et une rue parallèle est ouverte (actuelle rue A. Mureine), et dans la zone du delta de l'Estey Majou où le boulevard J.-J. Bosc est tracé (il sera construit entre 1864 et 1867). Une rue transversale est également projetée, reliant le boulevard au chemin du Grand Port (actuelles rues Tandonnet et Noutary). Au sud, un chemin est ouvert, reliant le chemin du Grand Port au chemin du Petit Port (actuelle allée Boyer).

Outre ces percées, annonciatrice d'une urbanisation rapide, une autre évolution se dessine, qui va déterminer l'avenir du quartier du Grand Port pour plus d'un siècle. Il s'agit de l'implantation des premières sèchereries de morues dans le quartier de La Landeulle (appelé des Andouilles sur le cadastre de 1846). A partir du début du XIX^e siècle, en effet, certains négociants bordelais commencent à se spécialiser dans le commerce de la morue. Afin d'alimenter le marché du sud de l'Europe, ils implantent des sèchereries à proximité de Bordeaux, à Talence, dans un premier temps, puis à Bègles (essentiellement dans le triangle

formé avec la Garonne par les chemins du Grand Port et du Petit Port), en raison de l'abondance des terrains et de leur situation en bordure du fleuve. La première sècherie (Varet et Cie) est créée le 30 juin 1843, chemin du Petit Port, puis de nombreuses autres dans les années qui suivent (Granet Jean en 1855, Sauveroche en 1864). En 1877, Bègles compte 15 sècheries (Charles Mellis, Hermenck, Volpillac) faisant vivre plus d'une centaine de personnes.



Fig. 11 : Le quartier du Grand Port au milieu du XIX^e siècle, d'après le plan cadastral de 1846 (en tiré violet, le périmètre du projet urbain Bègles Garonne).

Comment s'organisait l'acheminement de la morue ? Ancrés en rade de Bordeaux, les terre-neuvas (voiliers hauturiers armés pour la pêche sur les bancs de Terre-Neuve) étaient déchargés de leur cargaison de morues salées, celle-ci étant transbordée sur des gabarres. Ces petits bateaux remontaient alors la Garonne au flot (lors de la marée montante) en passant sous le pont de Pierre (en évitant le banc d'alluvions situé en face de l'estey Majou) jusqu'au Grand Port et au Petit Port de Bègles. Là, les gabarres étaient amarrées à des pontons et déchargées. La morue était ensuite acheminée vers les sècheries où elle était dessalée, séchée, resalée et reconditionnée. Elle était ensuite transportée jusqu'à la gare Saint-Jean toute proche où elle était exportée par le rail vers différents marchés de consommation (**fig. 12**). Cet acheminement vers la gare se fit dans un premier temps par les chemins vicinaux qui reliaient Bègles à Bordeaux (en premier lieu par le chemin qui longeait l'estey de Sainte-Croix), puis, à partir du deuxième quart du XX^e siècle, par voie ferrée. Le tracé figuré sur le plan cadastral de 1846 n'est qu'un projet qui mettra près soixante-quinze ans à se matérialiser. La confrontation du plan de 1846 avec les photographies aériennes des années 1920 (sur lesquelles cette voie ferrée n'apparaît pas) est parfaitement explicite.

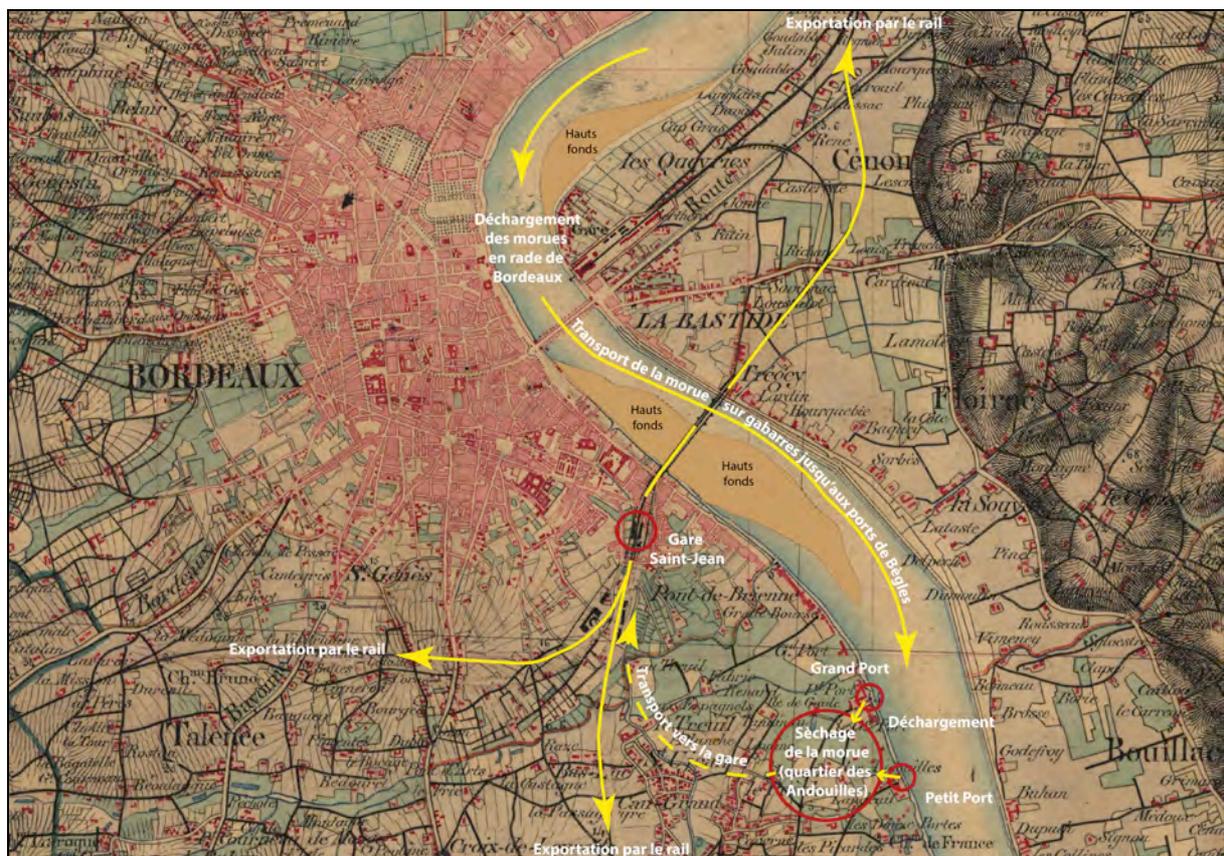


Fig. 12 : Le circuit d'acheminement, de transformation et d'exportation de la morue. Les flux (en jaune) sont reportés sur la carte d'Etat-Major de 1846.

Ces sècheries vont se multiplier dans la seconde moitié du XIX^e siècle jusqu'à atteindre plus d'une trentaine d'unités au début du XX^e siècle, pour l'essentiel localisées entre les chemins du Grand Port et du Petit Port. Elles vont progressivement accaparer l'ensemble des terrains, supplantant les autres activités, notamment la viticulture, dont le plan cadastral de 1846 montre qu'elle commençait à gagner ce secteur bien drainé, tout comme la palu, c'est-à-dire le bourrelet alluvial du fleuve (**fig. 13**).

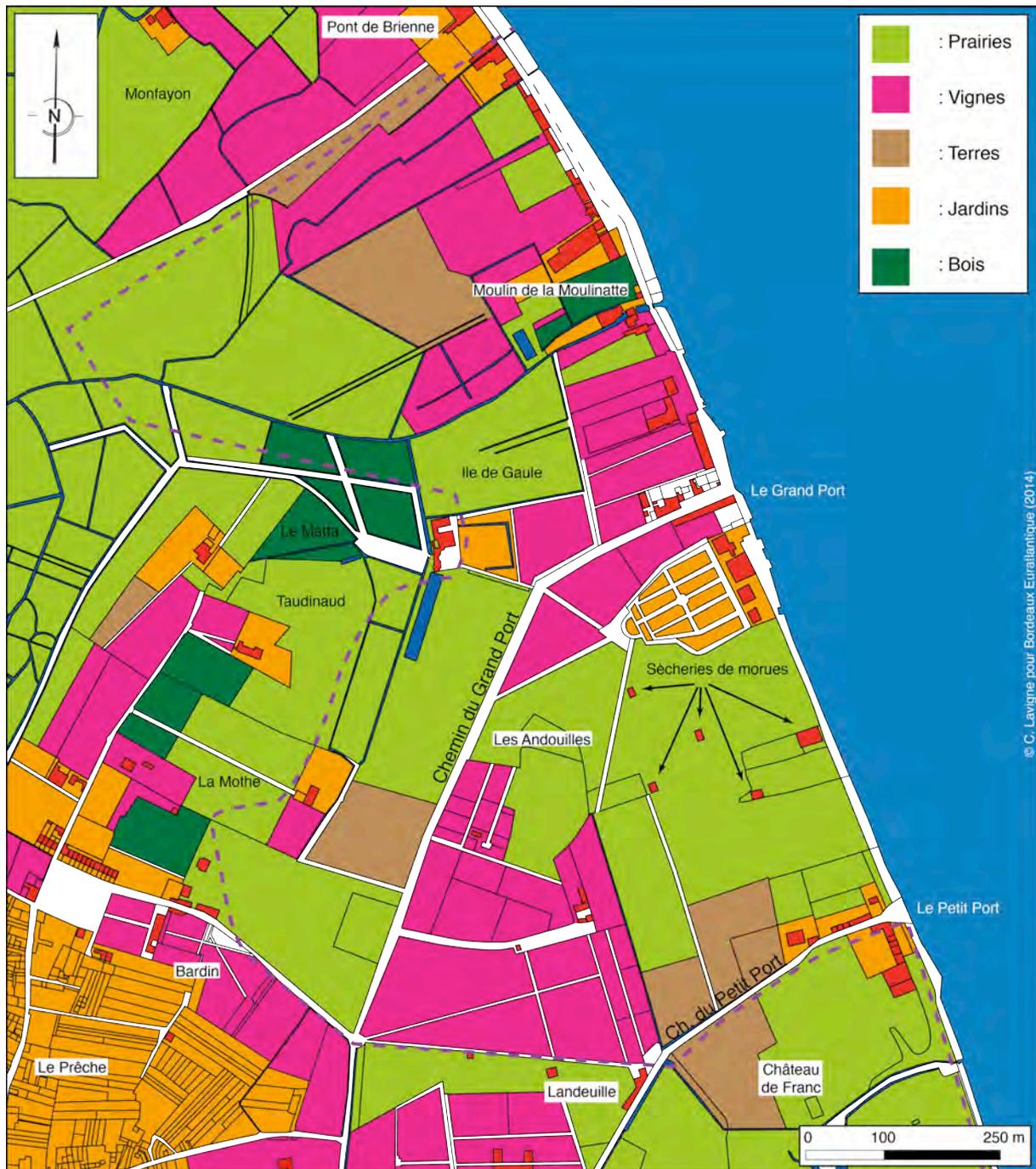


Fig. 13 : Les cultures pratiquées au milieu du XIX^e siècle dans le quartier du Grand Port, d'après le plan cadastral de 1846 (en tiré violet, le périmètre du projet Bègles Garonne).

Au nord de la zone d'étude, dans le secteur du delta de l'estey Majou, le projet de construction du boulevard (il sera édifié, on l'a dit, entre 1864 et 1867) génère une mutation foncière importante puisque la partie située au-delà du boulevard est annexée par la commune de Bordeaux. Le plan cadastral de 1846 enregistre cette évolution territoriale par un figuré en grisé de la partie annexée et la mention « partie passée à Bordeaux » (**fig. 14**, en orange dans le cartouche). Le même processus s'observe à Caudéran en 1865 où 120 ha sont annexés par Bordeaux avec là des conséquences économiques plus importantes qu'à Bègles puisque les quartiers rattachés à la Ville sont les plus agglomérés (c'est là que se trouvent l'hôpital militaire, le couvent des Dames de la Visitation, le dépôt de mendicité, l'usine à gaz, le cimetière des protestants) et apportent à la caisse municipale ses meilleures ressources.



Fig. 14 : La partie du territoire de Bègles (en orange) annexée par la ville de Bordeaux préalablement à la construction du boulevard J.-J. Bosc (carte de situation et détail).

Au sud de la zone d'étude, le plan cadastral de 1846 permet de relever également les évolutions qui ont affectées le secteur du château de Franc. Si on identifie sans difficulté les deux entités emboîtées, on constate que des transformations de détail sont intervenues avec la disparition de l'étang et la grande allée cavalière pour l'entité rouge, celle du jardin d'agrément et des bassins pour l'entité jaune (**fig. 15**). Les bâtiments annexes du château de Franc ont également subi de nombreuses modifications, sinon des destructions.

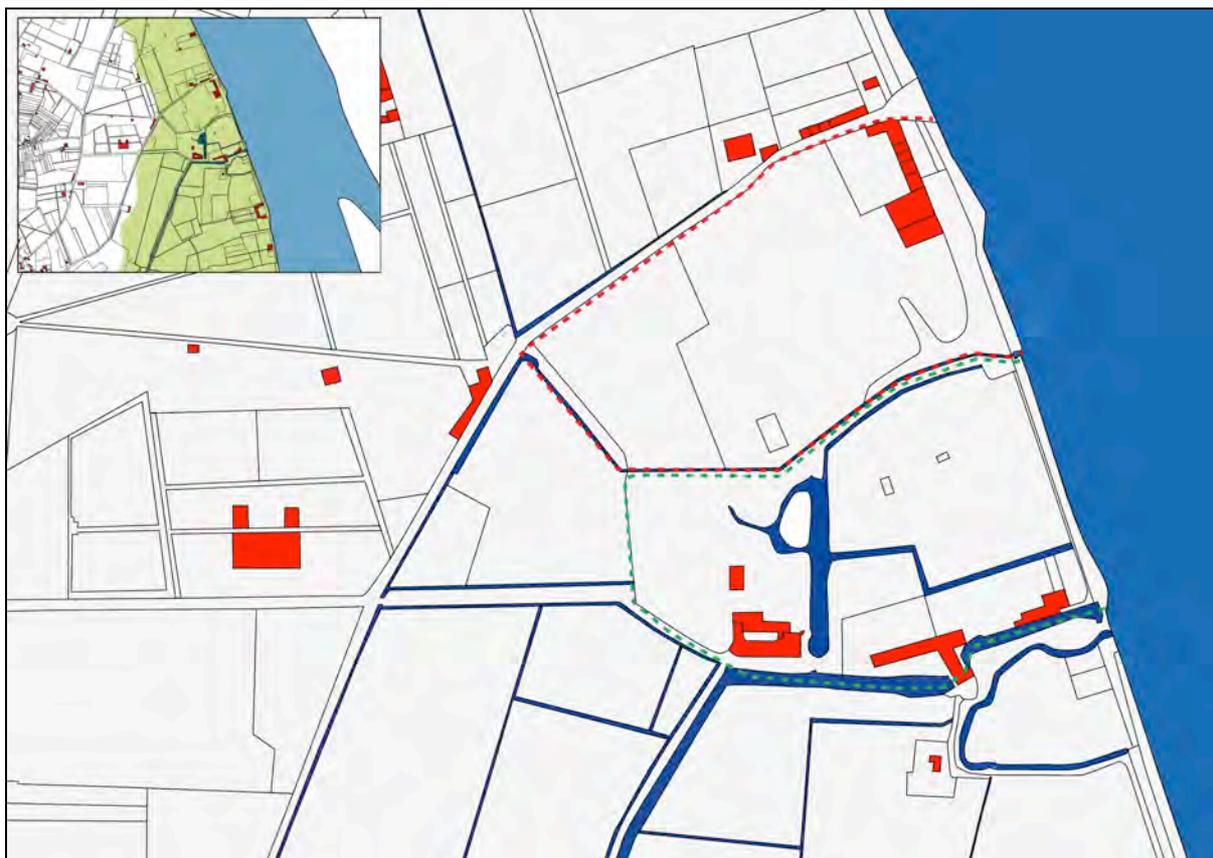


Fig. 15 : Le secteur du château de Franc, d'après le plan cadastral de 1846 (section B1).

II-3 — Urbanisation et extension des sècheries (deuxième moitié du XIX^e siècle)

La matrice des rues nouvelles figurée sur le plan de 1846 (quartier Saint-Mandé) est complétée, à partir de 1857, par la création d'un nouveau quartier, dit de Saint-Maurice, situé entre le prolongement de l'actuelle rue Marcel Sembat et le ruisseau de la Moulinate (**fig. 16**). Ce quartier, aménagé par le promoteur Jean Pauly, s'organise en cinq rues parallèles délimitant des îlots rectangulaires divisés en leur centre par une limite parcellaire longitudinale. Curieusement, il est implanté dans une cuvette inondable, soumise donc aux remontées de nappes et aux débordements de la Garonne. C'est dans ce quartier que l'urbanisation va se développer dans la seconde moitié du XIX^e siècle, avant de gagner, à la fin du siècle, le secteur de Saint-Mandé, figurées à l'état de projet sur le plan cadastral de 1846 (**fig. 17**). Ainsi, l'urbanisation ne s'opère pas par extension progressive de la tache urbaine, comme une sorte de front pionnier, mais par planification de quartiers nouveaux découplés des zones déjà bâties. L'alignement du bourg médiéval du Prêche et des nouveaux quartiers de Saint-Mandé et de Saint-Maurice forme ainsi un arc de cercle qui enserre le quartier des sècheries. Au même moment, celui-ci accueille de nouvelles installations, confortant la spécialisation du secteur délimité par les rues du Grand Port et du Petit Port.

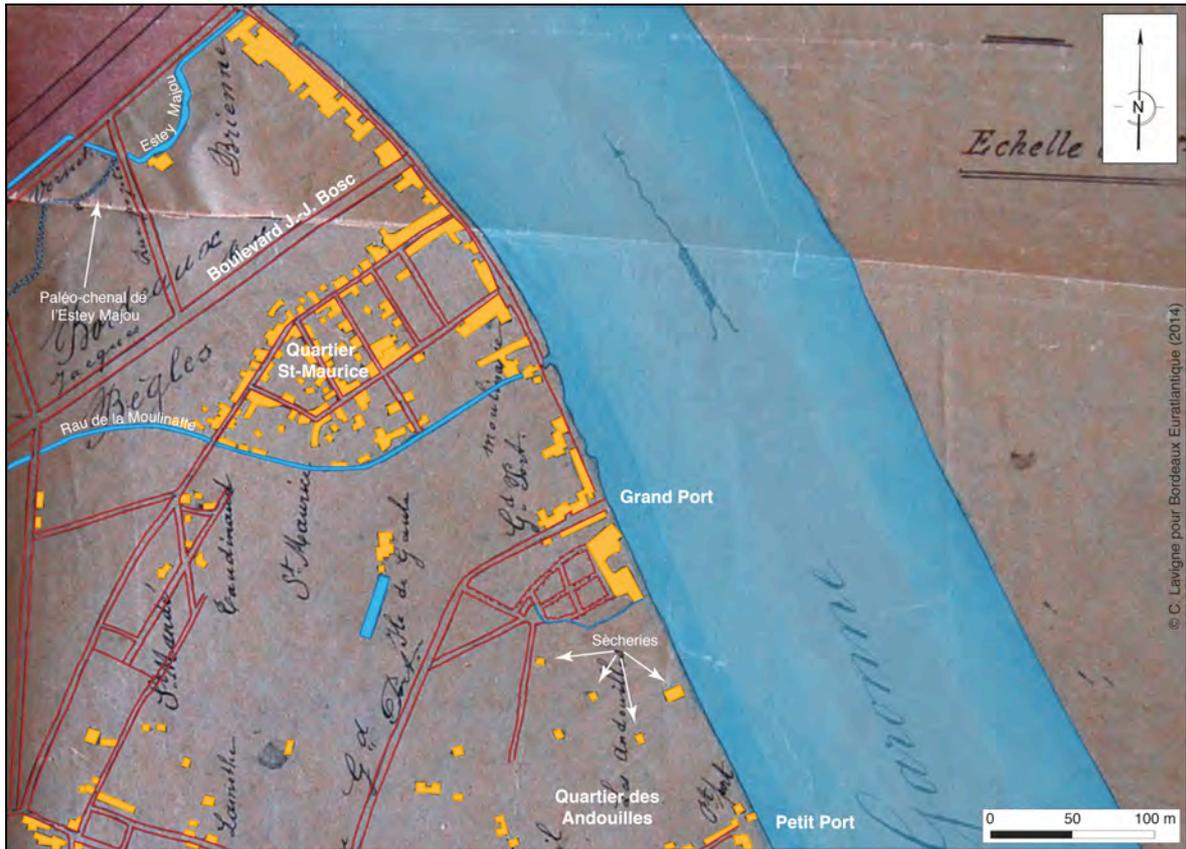


Fig. 16 : L'urbanisation du quartier Saint-Maurice, entre le boulevard J.-J. Bosc et le ruisseau de la Moulinatte, d'après un plan des services de la préfecture de 1885 (AD 33, 3 O 180).

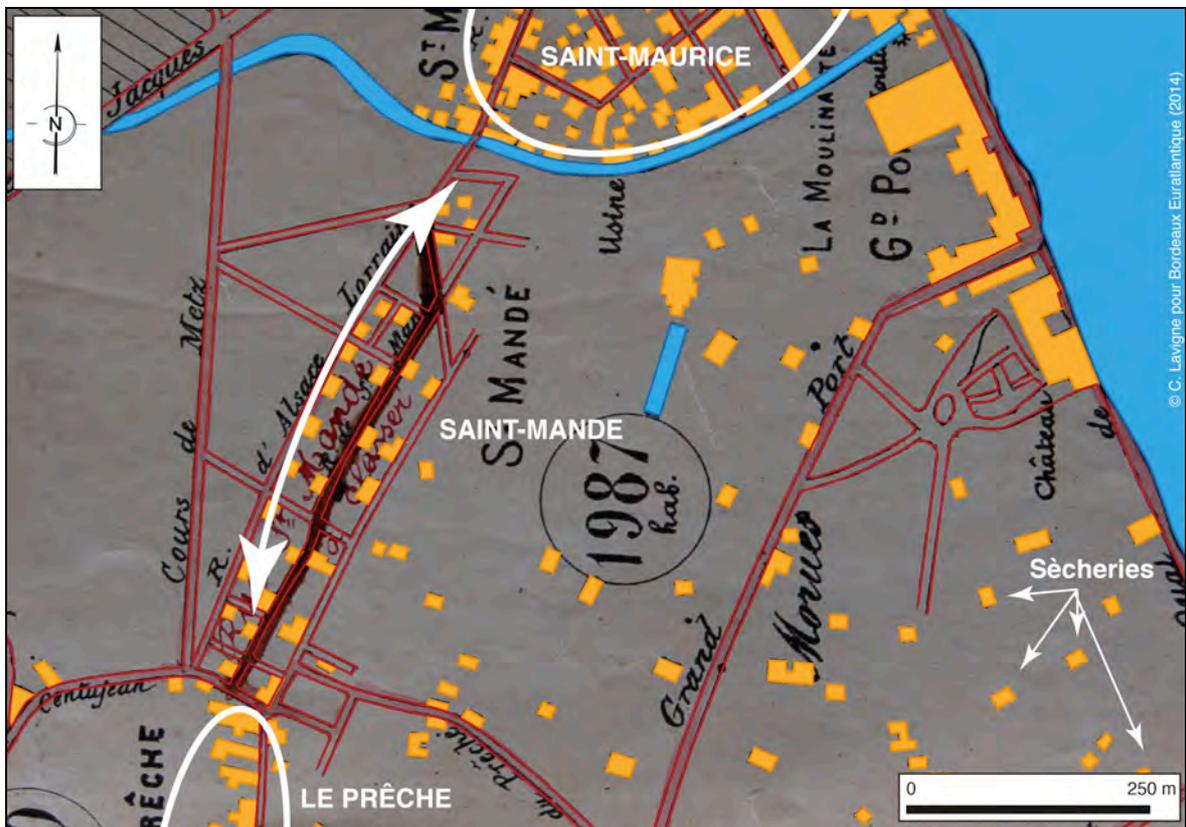


Fig. 17 : La progression de la tache urbaine dans le quart nord-est de la commune de Bègles à la fin du XIX^e siècle, d'après un plan des services de la préfecture de 1894 (AD 33, 3 O 181).

Dans le même temps, les berges de Garonne font l'objet de divers aménagements visant à faciliter le débarquement des marchandises et la circulation le long de la Garonne. Une grande cale est construite en 1894 au nord du Grand Port (**fig. 18 et 19**) qui se rajoute à deux petites cales préexistantes, situées au débouché du ruisseau de la Moulinate (**fig. 20**). L'année suivante (1895), le chemin qui longe le bord du fleuve est redressé et élargi (**fig. 21**).

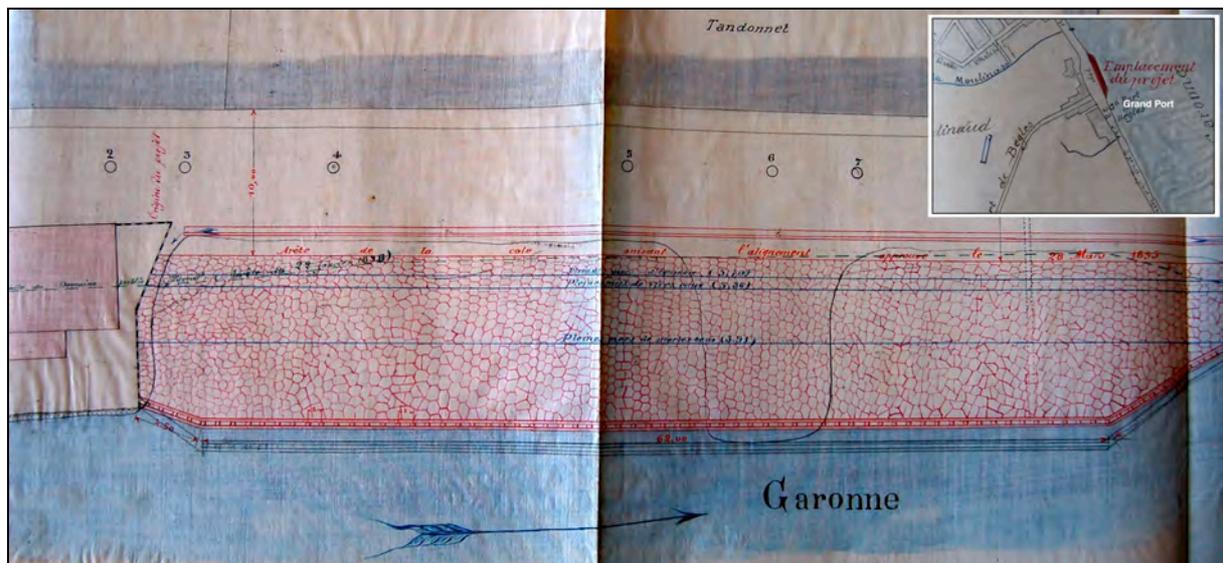


Fig. 18 : La cale du Grand Port construite en 1894 (AD 33, 3 O 182).



Fig. 19 : La cale du Grand Port permet d'effectuer les opérations d'embarquement et de débarquement quelle que soit la marée. Celles-ci s'effectuent à la planche (CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 45).

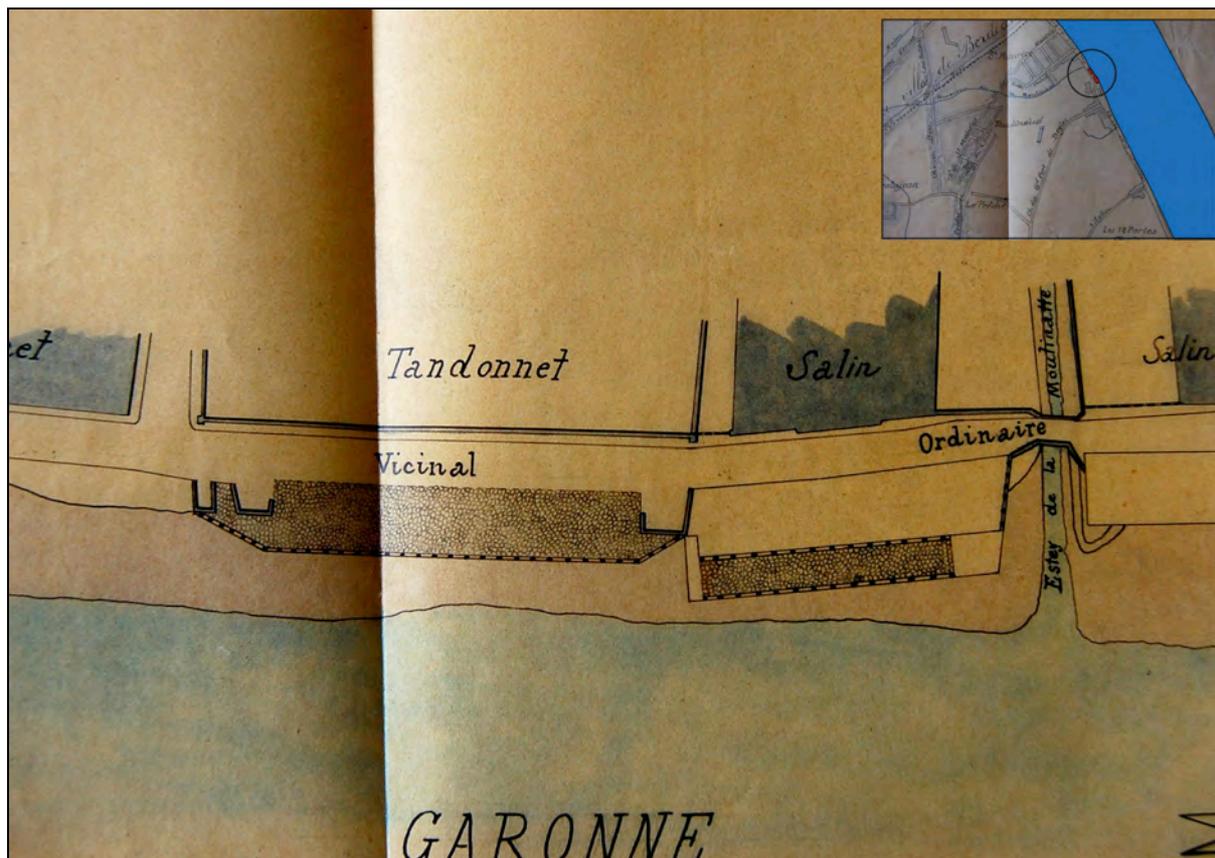


Fig . 20 : Les deux petites cales situées au débouché du ruisseau de la Moulinatte. Ces deux cales existaient déjà lors de la construction de la cale du Grand Port (AD 33, 3 O 182).

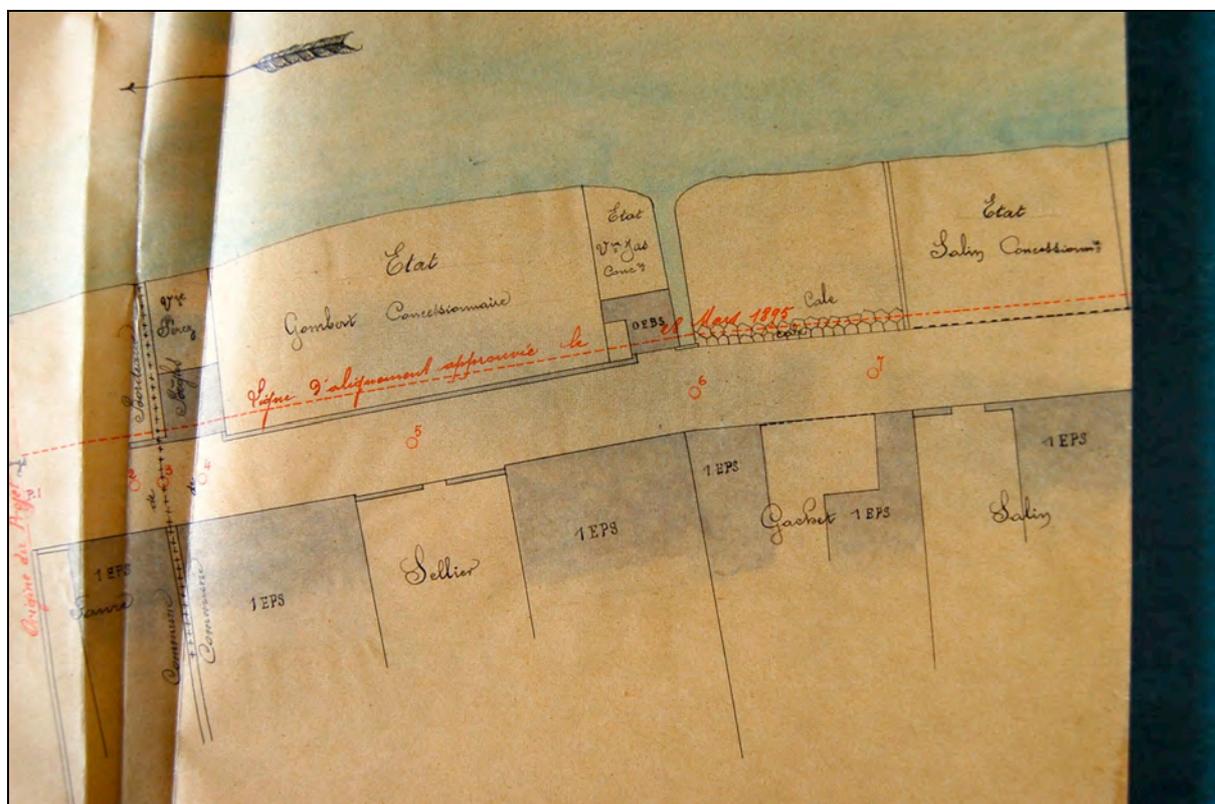


Fig. 21 : Projet d'alignement du chemin des bords de Garonne à Bègles. Plan dressé par les services de la préfecture de la Gironde en mars 1895 (AD 33, 3 O 182).

Outre ces cales, les bords de Garonne sont occupés par un chantier de construction navale (établissements Barthe, de 1888 à 1917), situé sur la rive gauche de l’embouchure de la Moulinatte (**fig. 22**), et par deux grands appontements, celui de P. Salin, sur la rive droite de la Moulinatte, qui permettait le débarquement des tonneaux de vin stockés dans les grands chais situés en bord de la voie (**fig. 23**) — cet appontement, initialement en bois, sera reconstruit en ciment armé au début du XX^e siècle (**fig. 24**) —, et celui des établissements Fenailles et Despeaux, au Petit Port de Bègles. Edifié par la raffinerie de Bègles (site ESSO, en bordure de la voie ferrée), ce ponton permet l’acheminement, par pipe-line, du pétrole depuis les gabarres citernes qui y accostent (**fig. 25**). D’autres pontons, plus modestes, existent, qui servent de débarcadère à l’Union riveraine, une compagnie de vapeurs fluviaux assurant un service accéléré de transport sur la Garonne (**fig. 26**). Plusieurs autres pontons seront construits, au début du XX^e siècle, pour le déchargement de la morue qui se faisait auparavant sur la cale (on y reviendra). Les quais sont aussi un lieu de promenade pour les ouvriers de Bordeaux qui viennent, le dimanche, respirer l’air de la campagne et oublier les travaux de la semaine (les familles aisées se retrouvent elles dans les guinguettes de Caudéran). Le café de la famille Barthe constitue une halte obligée du quai de la Moulinatte (**fig. 22 et 27**).



Fig. 22 : Les chantiers de constructions navales Barthe, quai de la Moulinatte. Devant l’atelier en planche, la photo montre une gabare en construction sur un gril de carénage. En arrière, au bord de la route, le café-tabacs, épicerie, charcuterie et mercerie (!) tenu par la même famille d’après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 45.



Fig. 23 : Les chais P. Salin, à l’embouchure de la Moulinatte, avec la cale située devant (cf. fig. 20, ci-dessus) et le ponton en bois (à gauche) le long duquel accostaient les bateaux, d’après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 48.



Fig. 24 : L’appontement en ciment armé des chais P. Salin, à l’embouchure de la Moulinatte (en arrière les établissements de constructions navales Barthe, cf. fig. 22), d’après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 48.



Fig. 25 : L'appontement du Petit Port construit par les établissements Fenailles afin de permettre l'acheminement, par pipe-line, du pétrole depuis les gabares citernes qui y accostent, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 49.

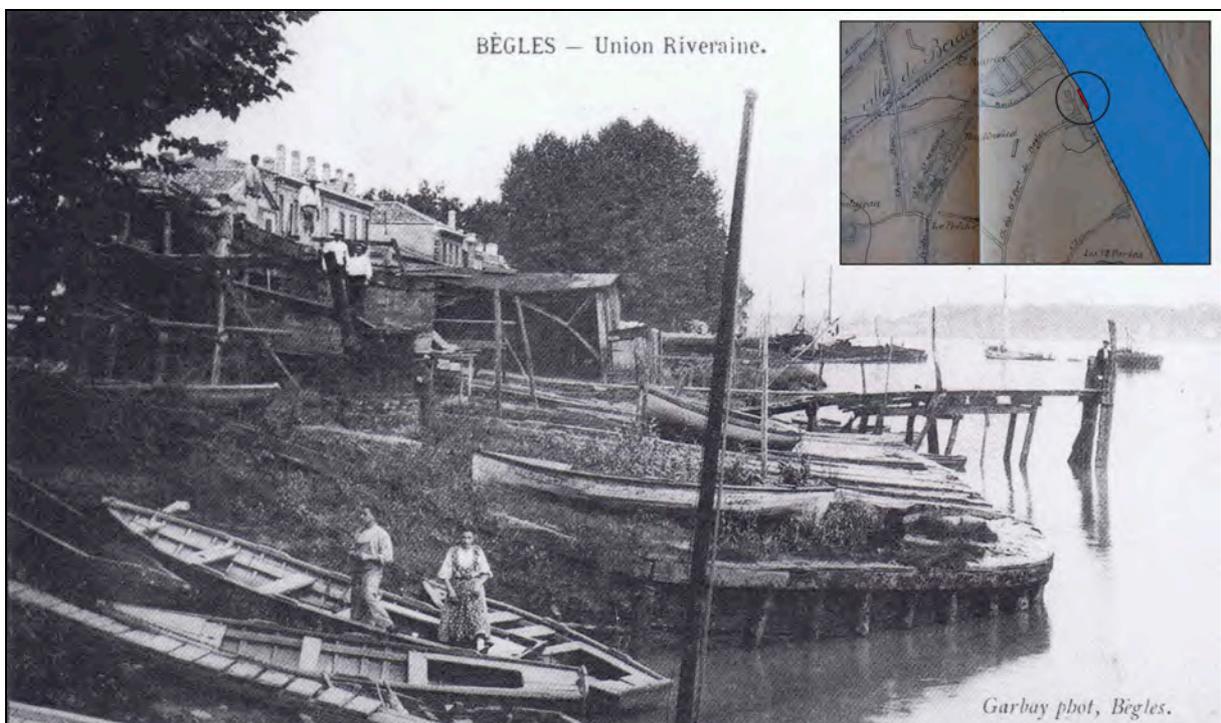


Fig. 26 : La construction d'un débarcadère sur ponton est autorisée en 1869 afin de permettre la desserte des quais de Bègles par l'Union riveraine, une compagnie de vapeurs fluviaux. Ce débarcadère sera remplacé par la cale du Grand Port en 1894, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 49.

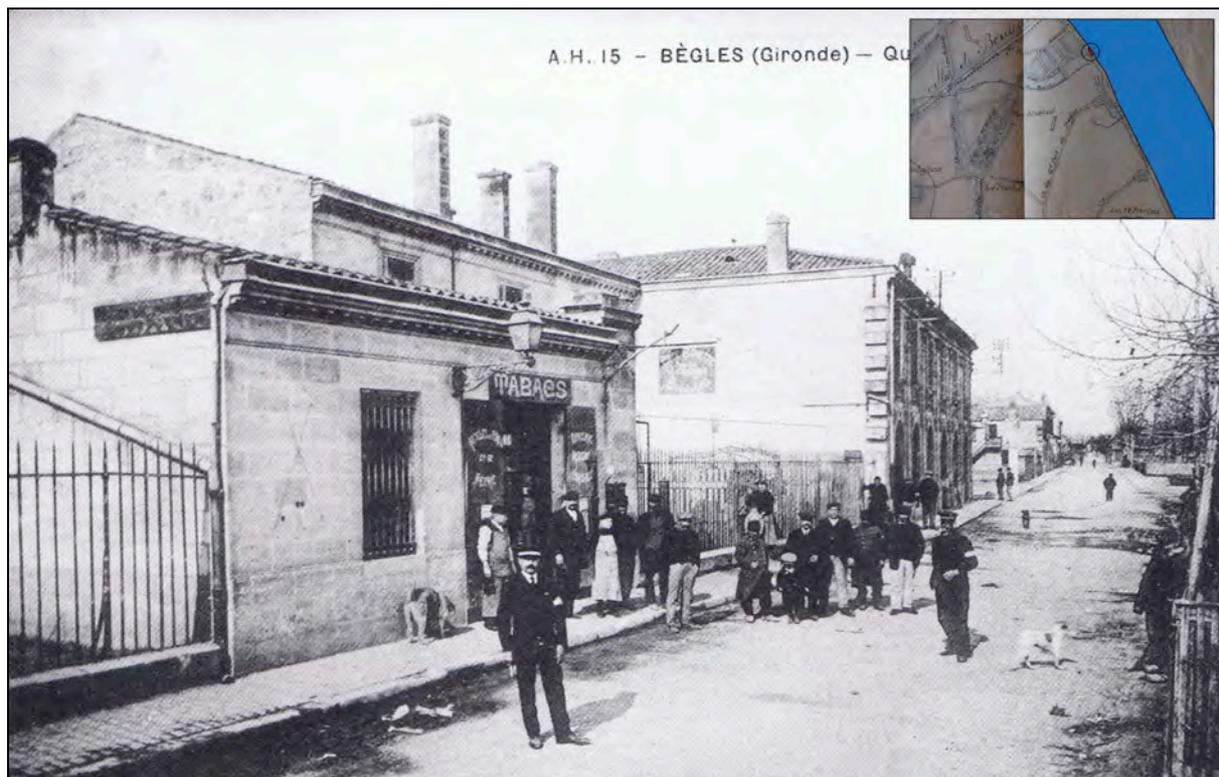


Fig. 27 : Le café-tabac Barthe, en arrière des chantiers de construction navale (cf. fig. 22), quai de la Moulinatte, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 46.

Au nord de la zone d'étude, c'est-à-dire dans la zone du delta de l'estey Majou désormais traversée par le boulevard Jean-Jacques Bosc, des évolutions notables s'amorcent, liées à la construction de la gare Saint-Jean en 1855. L'estey de Sainte-Croix, dont le cours traverse l'emprise des futures voies ferrées (**fig. 28**), est détourné vers la Garonne par un canal artificiel construit le long de la rue Carles Vernet. Son cours est relié artificiellement à celui de l'Estey Majou qui se jette dans la Garonne à proximité du carrefour de la rue Carles Vernet et du quai de Paludate (**fig. 29**). Dans le même temps, les terrains situés entre la rue Carles Vernet et le boulevard Jean-Jacques Bosc voient s'implanter les ateliers de réparation de la Compagnie de chemin de fer du Midi que dessert une voie ferrée reliant également la gare de Paludate, en bord de Garonne. Cette voie ferrée se prolonge en bord de Garonne vers le nord, mais pas vers le sud où le delta de l'estey Majou, encore très marécageux, fonctionne comme une frontière.

Au sud de la zone d'étude, l'analyse ne permet pas de déceler de dynamiques particulières, l'exposition à l'inondation des terrains situés à proximité de l'estey de Franc, l'emprise des propriétaires du château sur le foncier alentours et la situation excentrée du quartier par rapport aux « fronts » de développement économique du moment ayant, semble-t-il, gelé toute initiative d'aménagement.

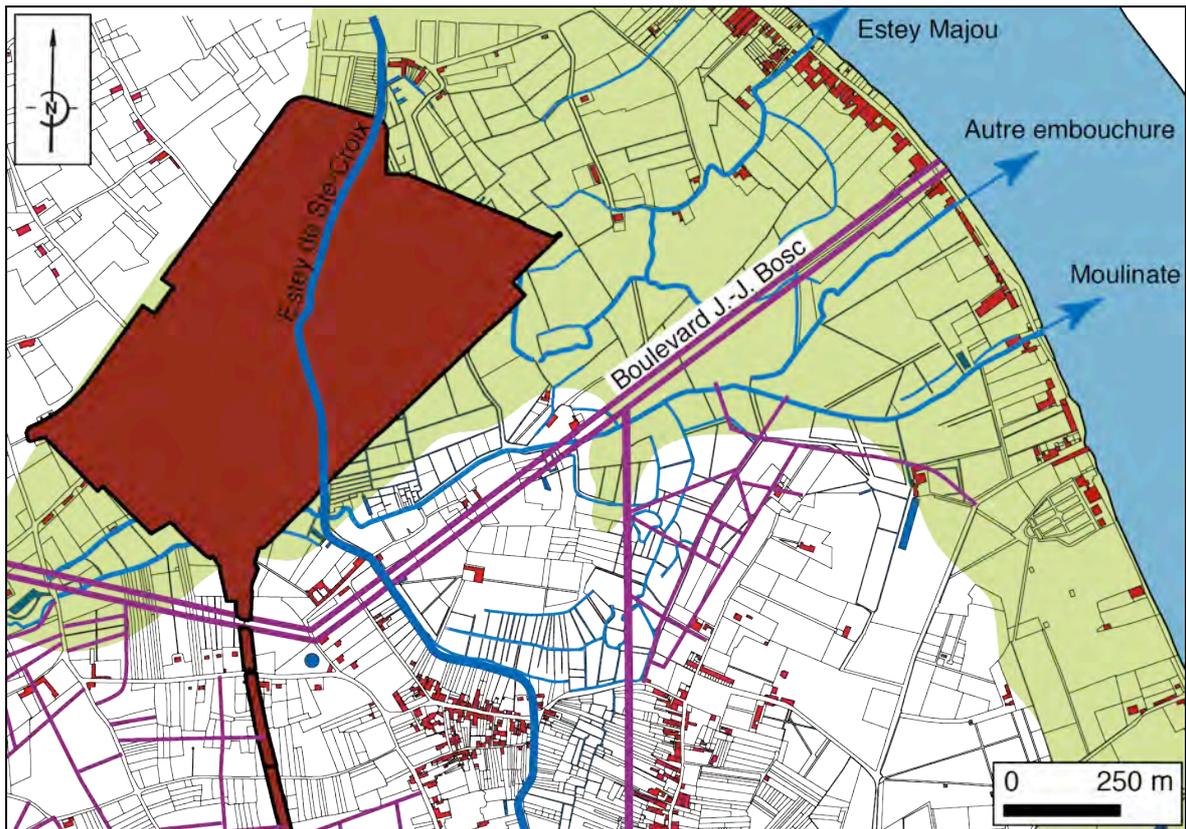


Fig. 28 : La construction de la gare Saint-Jean (en marron) en 1855 conduit à détourner le cours de l'estey de Ste-Croix qui traverse l'emprise de la gare du sud au nord.

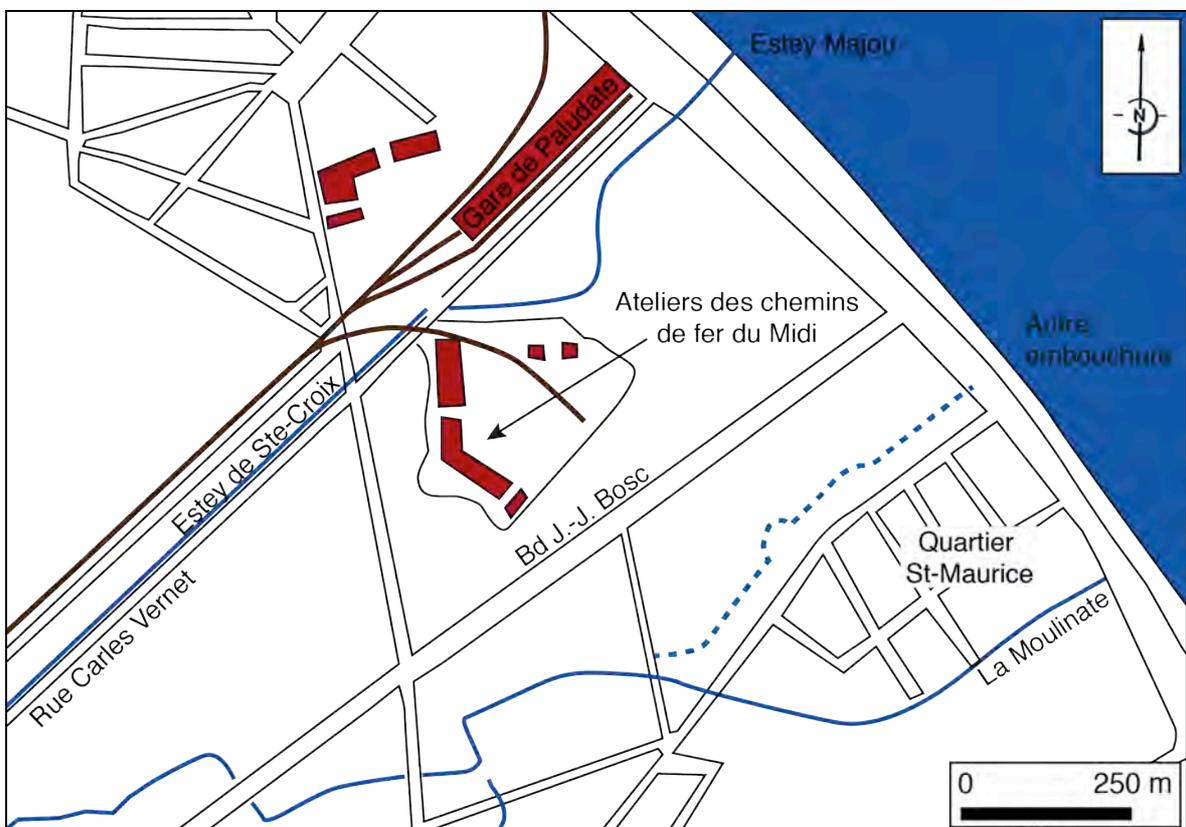


Fig. 29 : Les aménagements du delta de l'Estey Majou, dans la seconde moitié du XIX^e siècle (le cours de l'Estey de Ste-Croix est désormais canalisé le long de la rue Carle Vernet).

II-4 — Un arc urbain autour du quartier des sècheries (début XX^e siècle)

La confrontation des cartes topographiques et des photographies aériennes permet de disposer d'un instantané du quartier au milieu des années 1930 (fig. 30). On découvre que les quartiers du Prêche, de St-Mandé et de St-Maurice sont à présent reliés, formant une continuité urbaine le long de la rue Marcel Sembat. Si le quartier de St-Mandé est situé sur un interfluve, celui de St-Maurice, en revanche, se révèle être implanté dans une zone inondable.

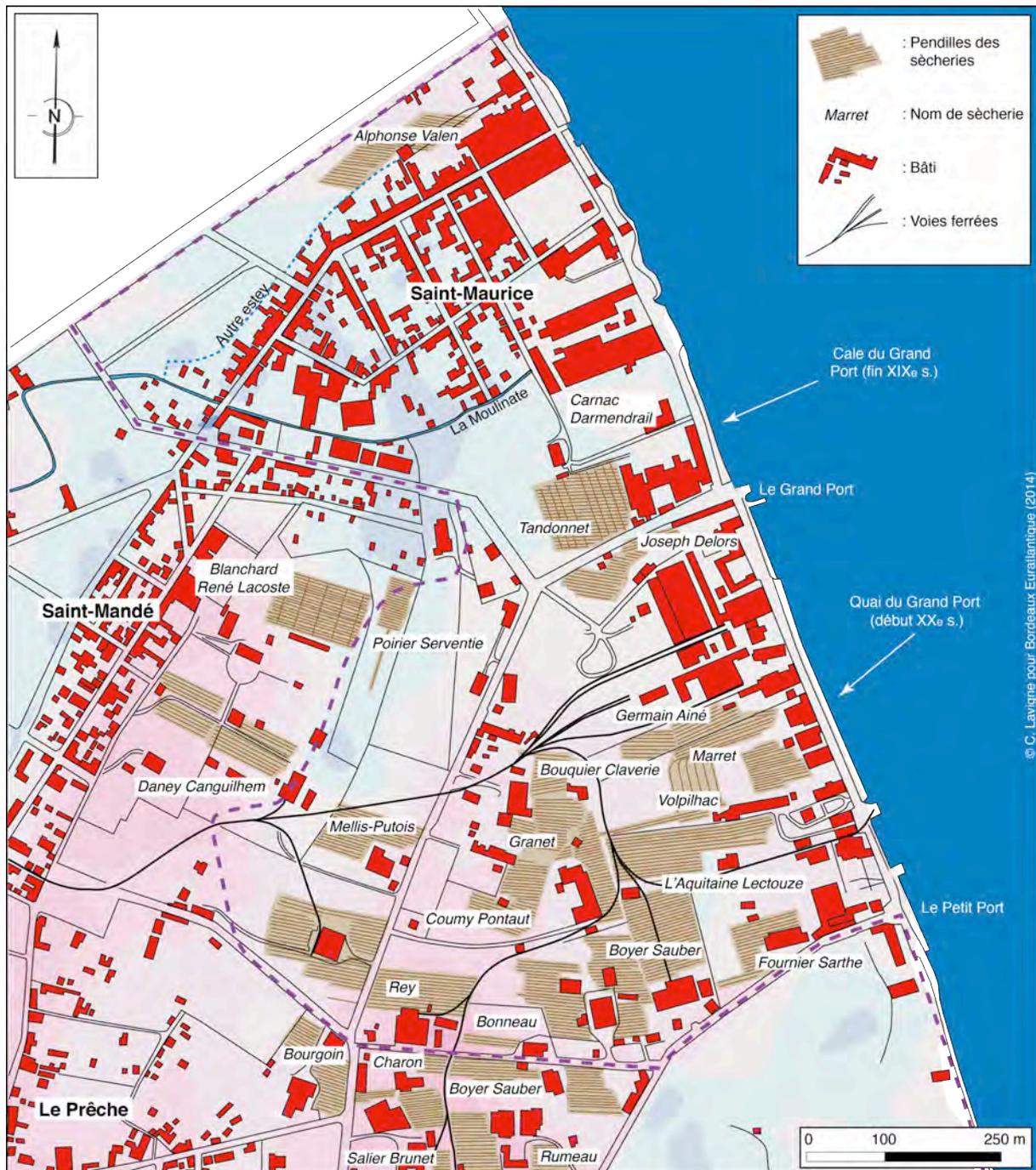


Fig. 30 : Le quartier du Grand Port d'après une carte topographique de 1937 (A.D. 33 2 Fi 3895) et des photographies aériennes de 1930 (en marron, les pendilles des sècheries).

Ces trois quartiers forment un arc qui enserre, à l'ouest et au nord, les sècheries de morues qui occupent toujours massivement le triangle formé, avec la Garonne, par les rues du Grand Port et du Petit Port. Quelques implantations s'observent également à l'ouest de la rue du Grand Port (Bourgoin, Mellis-Putois), et plus ponctuellement au nord (Tandonnet, Carnac Darmendrail), voire en bordure du boulevard Jean-Jacques Bosc (Alphonse Vallen). Toutefois, dès la fin de la Grande Guerre, les sècheries commencent à être concurrencées par l'industrie avec l'implantation, en 1919, d'un fondoir de la SAPB, rue Noutary, l'installation, en 1920, des établissements Ledoux, spécialisés dans l'hydraulique de précision, rue Solérino, celle des ateliers Pradairol-Poujardieu, en 1924, spécialisés dans la fabrication de tuyauteries et d'installations thermiques, rue Pauly. Cette concurrence s'exerce également au cœur du triangle des rues du Petit Port et du Grand Port avec l'installation, en 1916 (ou 1918 ?), sur le domaine de la sècherie Lacoste, de la société Nieuport spécialisée dans la construction d'avions. Une photographie aérienne de 1924 permet de voir, en arrière de la belle demeure de style classique, les entrepôts qui ont été construits à l'emplacement des prés autrefois occupés par les étendoirs à morues (**fig. 31**).

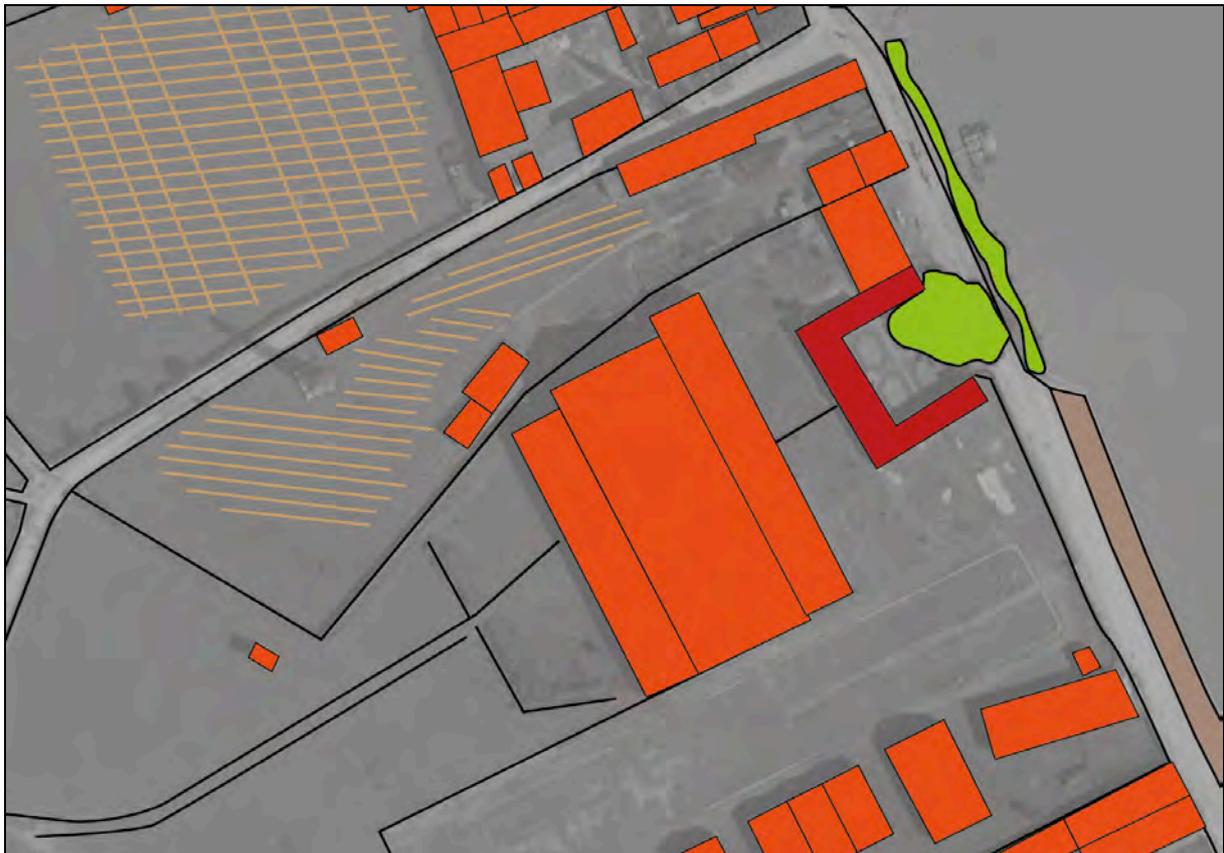


Fig. 31 : Les hangars de la société aéronautique Nieuport édifiés sur le domaine de la sècherie Lacoste (en rouge), d'après une photographie aérienne verticale de 1924. Les traits jaunes figurent les pendilles (étendoirs) sur lesquels étaient séchés les morues.

En 1922, les bâtiments sont vendus aux établissements Saint-Frères qui fabriquent des sacs de jute. En 1929, cette entreprise cède ses installations à la CENPA, une papèterie qui agrandit le site en construisant une caisserie et une sacherie. Le rail a alors pénétré le quartier, les voies ferrées s'infiltrant dans les bâtiments de la papèterie (**fig. 32**) et dans ceux des sècheries, permettant ainsi le transport de la morue jusqu'à la gare Saint-Jean (**fig. 33**).



Fig. 32 : La CENPA d'après une photographie de 1930 (en rouge, les voies ferrées).



Fig. 33 : La voie ferrée (en tiré rouge) traverse les terrains occupés par les sècheries (on devine les pendilles dans les prés), d'après une photographie aérienne de 1930.

Les sècheries sont très affectées par la crise économique de 1929, avec un temps d'avance sur les autres secteurs d'activité de la commune. Alors que la production totale de Bordeaux est de 25.507 tonnes en 1929, elle s'effondre à 2.775 tonnes en 1930 avant de remonter progressivement à 5.102 tonnes en 1931, 10.536 tonnes en 1932. A la veille de la seconde guerre mondiale, le nombre des sècheries à Bègles reste toutefois encore élevé et les sécheurs négociants bordelais continuent à dominer le marché français, même s'ils n'exercent plus de véritable monopole du fait de la concurrence de Fécamp dont l'importance progresse.

La confrontation des photographies aériennes et des photographies au sol permet de comprendre l'organisation de ces sècheries. Déchargée sur le quai du Grand Port construit au début du XX^e siècle (**fig. 34**) ou sur un appontement, la morue est acheminée dans des wagonnets ou par camionnettes dans les sècheries. Là, le poisson est brossé, lavé (deux égouts souterrains ont été construits en 1887 pour collecter ces eaux de lavage), égoutté puis légèrement resalé (**fig. 35**). Il est ensuite transporté sur des brouettes, parfois sur des chariots sur rails (les Decauville), afin d'être séché en plein air sur des pendilles, longs piquets en bois portant des rangées de lattes (**fig. 36 et 37**). Ces installations s'étendent à perte de vue autour des bâtiments des sècheries, couvrant tout l'espace compris entre les rues du Grand Port et du Petit Port (**fig. 30** ci-dessus et **38**). Certaines de ces pendilles étaient également couvertes par des toits de paille (**fig. 39**). A partir des années 1920, un système de séchage à air chaud va se diffuser et concurrencer le séchage à l'air libre, sans pour autant le faire disparaître (**fig. 40**).



Fig. 34 : Le quai du Grand Port édifié au début du XX^e siècle (à gauche les toits de la sècherie Volpillac), d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 44.



Fig. 35 : Le lavage de la morue, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, p. 88.

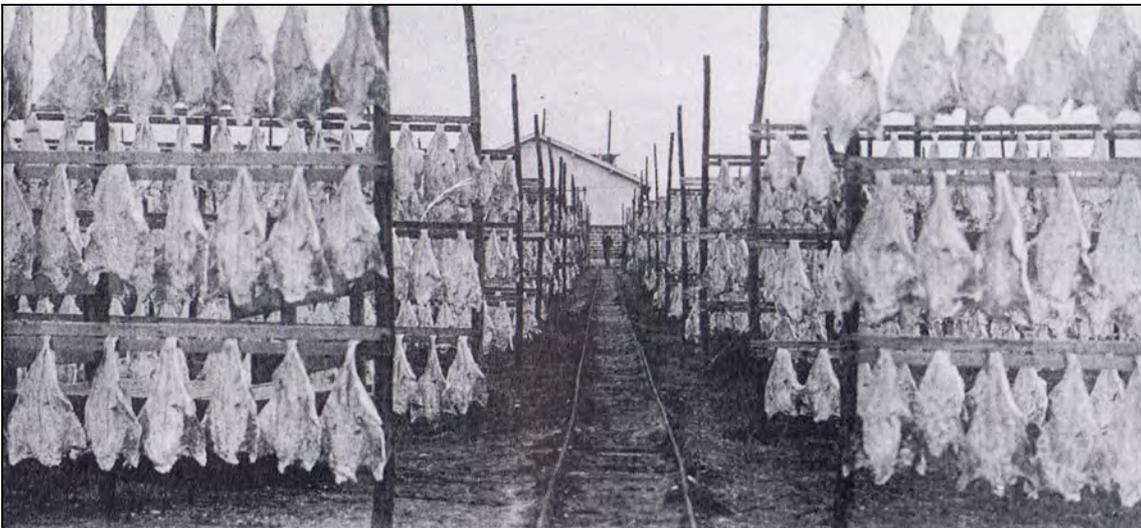


Fig. 36 : Les pendilles portaient des rangées de lattes auxquelles étaient accrochées les morues, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 88.



Fig. 37 : Les pendilles étaient séparées par des allées dans lesquelles circulaient de petits wagons sur rails, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 95.

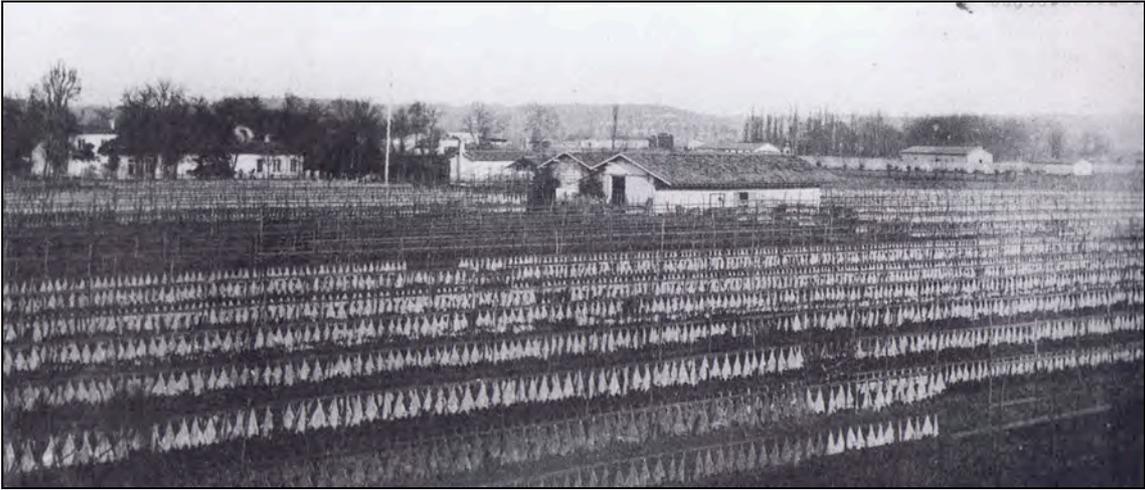


Fig. 38 : Les pendilles autour de la sècherie Blanchard, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 91.



Fig. 39 : Une sècherie de morues couverte, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 93.

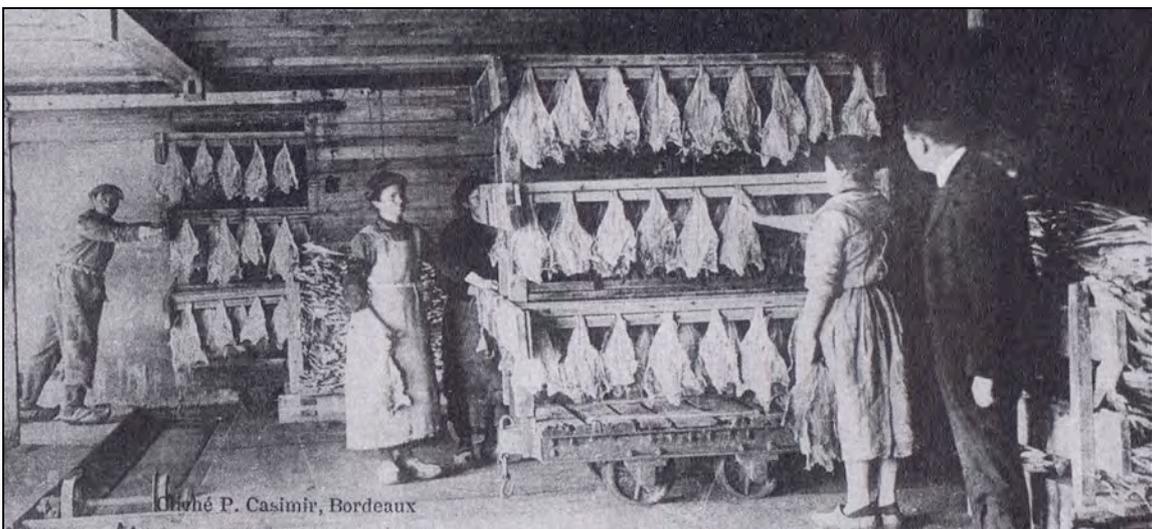


Fig. 40 : Le séchage mécanique des morues, d'après CLEMENS (J.), *Bègles. Mémoire en images*, ouvr. cité, p. 89.

La morue séchée est alors acheminée par voie ferrée jusqu'à la gare Saint-Jean où elle est exportée vers les marchés de consommation. Les photographies aériennes montrent clairement le tracé des voies ferrées qui, depuis les bâtiments des sècheries les plus importantes, convergent vers le centre du quartier pour n'en former plus qu'une, laquelle se poursuit, en passant par la place du sergent Duhourquet jusqu'à la gare Saint-Jean (**fig. 30**, ci-dessus). Mais contrairement à la fin du XIX^e siècle où les flux de matière sont orientés uniquement du quartier des sècheries vers la gare, on observe avec le réseau de voies ferrées qui a été construit dans les années 1930, un double mouvement, à la fois d'entrée de matériaux (les vieux papiers nécessaires à la papeterie) et de sorties (la morue séchée).

Au nord de la zone d'étude, l'urbanisation amorcée à la fin du XIX^e siècle avec la construction des ateliers de réparation de la compagnie des chemins de fer du Midi s'est considérablement accélérée (**fig. 41**). Les ateliers de réparation ont été étendus vers la Garonne de sorte que l'espace compris entre l'estey Majou et le boulevard Jean-Jacques Bosc est désormais entièrement occupé. Tous les cours d'eau sont encore à ciel ouvert, hormis l'embouchure de la Moulinate qui a été busée. Au sud de la zone d'étude, dans le secteur de Franc, en revanche, aucune modification n'apparaît.



Fig. 41 : Les aménagements du secteur du delta de l'Estey Majou, au-delà du boulevard J.-J. Bosc, dans la première moitié du XX^e siècle (d'après une carte de 1937).

II-5 — L'effondrement de l'activité morutière et la rupture avec le fleuve (années 1970)

Après la seconde guerre mondiale, le plan Marshall permet la reconstruction de la flotte de pêche. Les volumes de poissons séchés augmentent de sorte que la décennie 1950 constitue des années de prospérité pour le négoce bordelais de la morue. Une carte de 1956 livre un instantané du quartier à cette période (**fig. 42**).

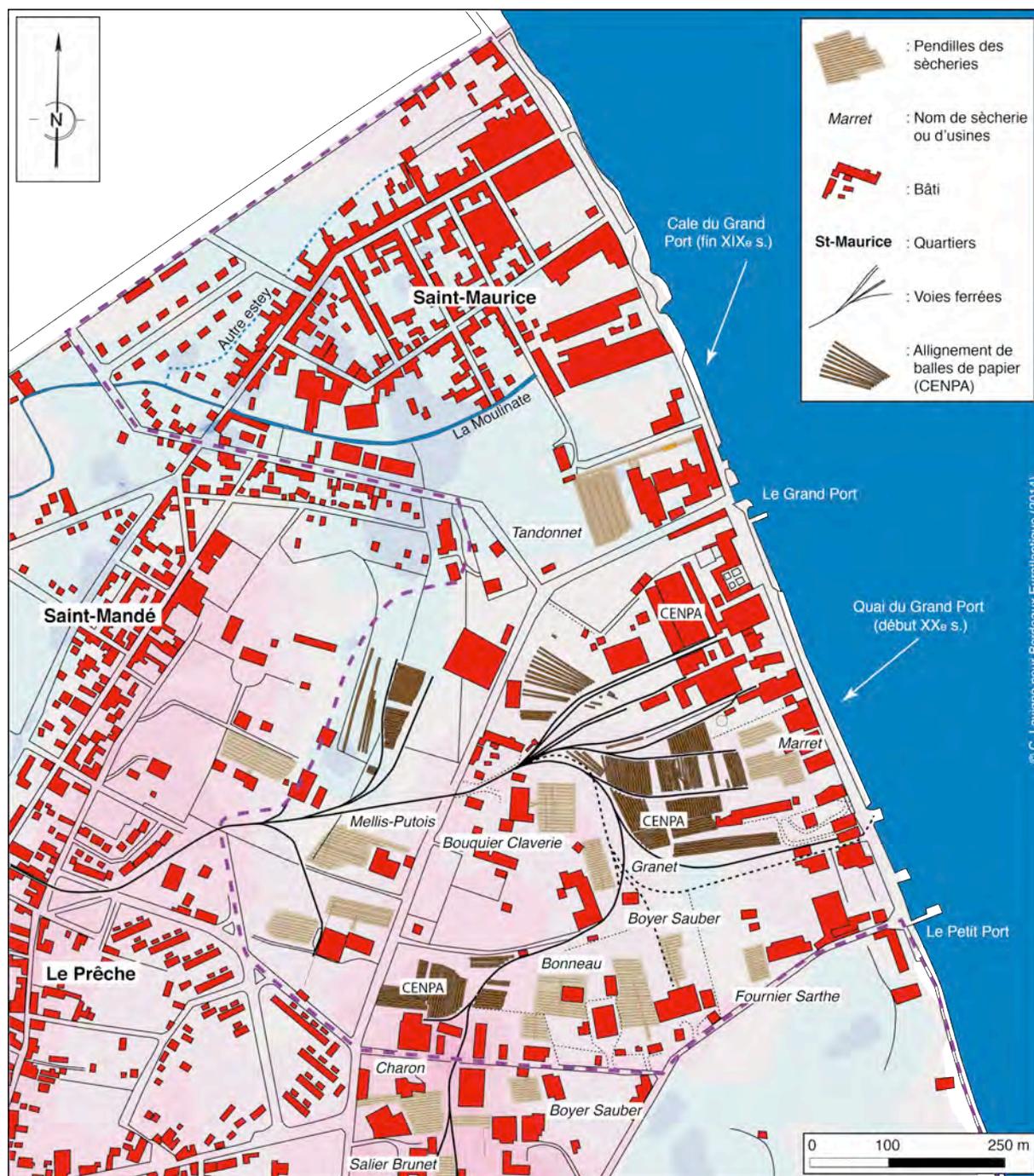


Fig. 42 : Le quartier du Grand Port d'après une carte topographique de 1956 (A.D. 33 2 Fi 3638) et des photographies aériennes de la même époque (source : géoportail).

On constate que la ceinture formée par les quartiers du Prêche, de Saint-Mandé et de Saint-Maurice s'est densifiée et que des constructions nouvelles ont été réalisées, rue Charles Domercq (38 logements construits par ICF) et rue du Prêche. Dans le même temps, l'emprise foncière des sècheries semble s'être considérablement réduite. Il s'agit là, semble-t-il, d'une conséquence de la diffusion de la technique de séchage à air chaud qui a permis de libérer des surfaces autrefois occupées par les pendilles, mais aussi, déjà, d'une diminution du nombre de sècheries. Les photographies aériennes de la mission de 1956 montrent clairement que plusieurs d'entre elles ont été absorbées par l'usine de la CENPA qui, ayant besoin d'importantes surfaces de stockage pour ses balles de vieux papiers et cartons, s'est étendue sur des terrains jadis occupés par les sècheries : Germain Aîné, Volpilhac et l'Aquitaine Lectouze, à proximité de l'usine ; Poirier Serventie, à l'ouest de l'avenue du Maréchal Leclerc ; Rey, au nord de l'allée Boyer. D'autres sècheries ont été loties comme les sècheries Bourgoin qui ont laissé place à des immeubles bas. Enfin, des terrains jusqu'alors vacants ont été également investis, comme ceux situés au nord des sècheries Fournier Sarthe, au profit d'un dépôt de carburants de la société Standard Française des Pétroles (**fig. 43**).

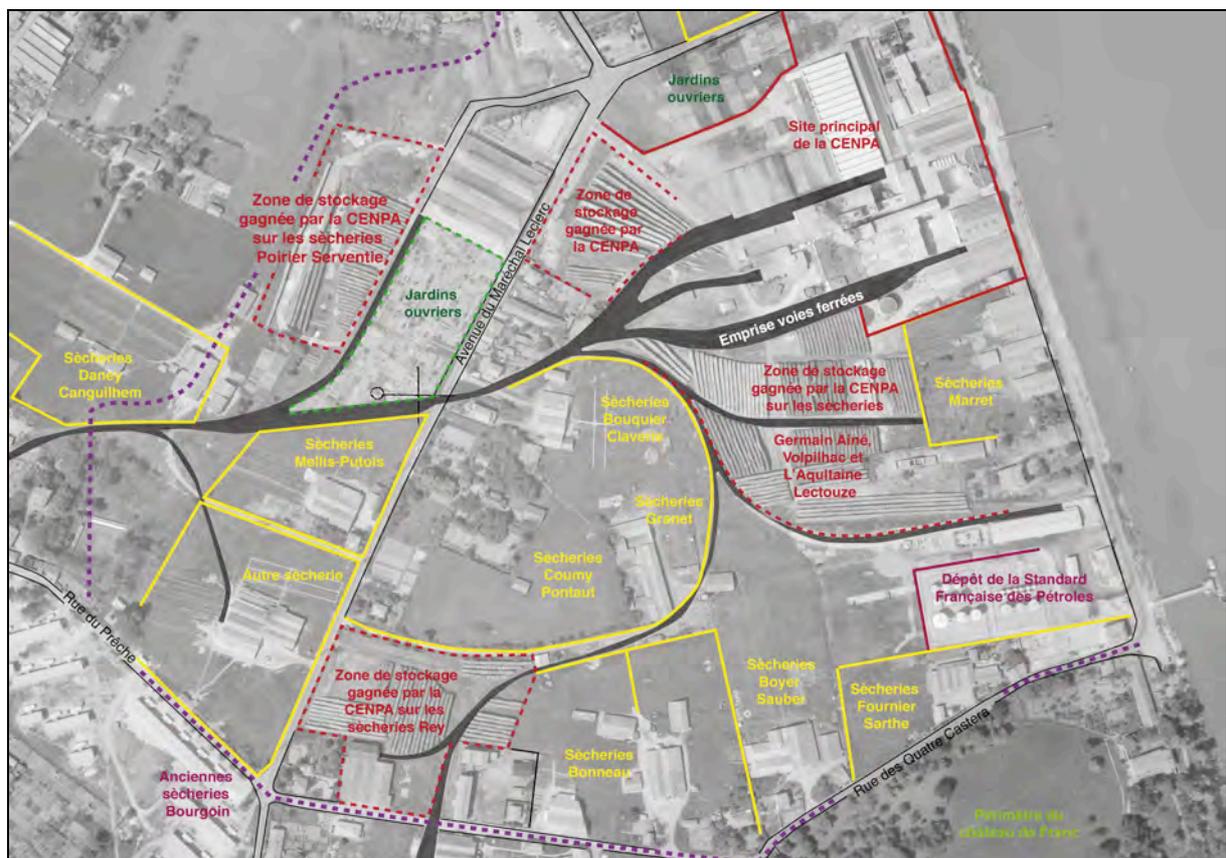


Fig. 43 : Vue aérienne de 1956 montrant l'évolution du foncier du quartier des sècheries (en tiré violet, le périmètre du projet Bègles Garonne).

Au nord du périmètre d'étude, dans le quartier de Saint-Maurice, les photographies aériennes de 1956 permettent également de préciser la nature du bâti et de l'occupation du sol (**fig. 44**). Le centre du quartier est occupé par des îlots d'habitations (en rose), alors qu'en front de Garonne dominant les entrepôts (en marron), les plus vastes étant ceux de la SA L'Aquitaine, autrefois chais Salin. La frange du boulevard J.-J. Bosc et de la rue Noutary est occupée par des îlots de nature différente : jardins ouvriers (en vert), friches et entrepôts (en gris), habitations anciennes et récentes comme celles situées en arrière, rue Charles Domercq, construites par la société Immobilière des Chemins de Fer (en rose), usines et habitations mêlées (en violet). Au sud, au contact de l'avenue du Maréchal Leclerc, on trouve une zone de stockage de la CENPA (en rouge) gagnée probablement sur la sècherie voisine (en jaune). Le ruisseau de la Moulinat reste encore ouvert.



Fig. 44 : L'occupation du quartier Saint-Maurice, d'après une vue aérienne de 1956.

Alors que le nombre des établissements est déjà en nette diminution, une mutation technologique s'opère au début des années 1970, qui va ruiner complètement l'activité des sècheries béglaises. La flotte des chalutiers qui avaient été construits aux Etats-Unis à partir de 1947 dans le cadre du plan Marshall commence à être renouvelée à partir de 1972 (soit

vingt-cinq ans après leur construction). Mais au lieu de reconstruire des chalutiers-saleurs, comme précédemment, les armateurs font construire des chalutiers-congélateurs, suivant en cela les nouvelles normes imposées par la commission européenne. La technique de conservation par salage est abandonnée. Les sècheres béglaises qui n'ont pas anticipé cette mutation sont, dès lors, condamnées. Faute de structures capables d'assurer à Bègles la finition et la commercialisation des produits surgelés, les nouveaux chalutiers livrent leur marchandise à d'autres ports, de sorte que le 8 février 1973, le journal Sud-Ouest titre « *Plus un seul kilogramme ou presque de morue n'est déchargée à Bordeaux* »⁶. L'activité s'effondre et les sècheres béglaises ferment les unes après les autres, leur nombre passant de 21 en 1968 à 7 en 1978 (**fig. 45**). Une seule est encore en activité aujourd'hui, la société Sar Océan, autrefois Boyer (214, rue des Quatre Castera), fondée en 1843 par Sieur Varet.

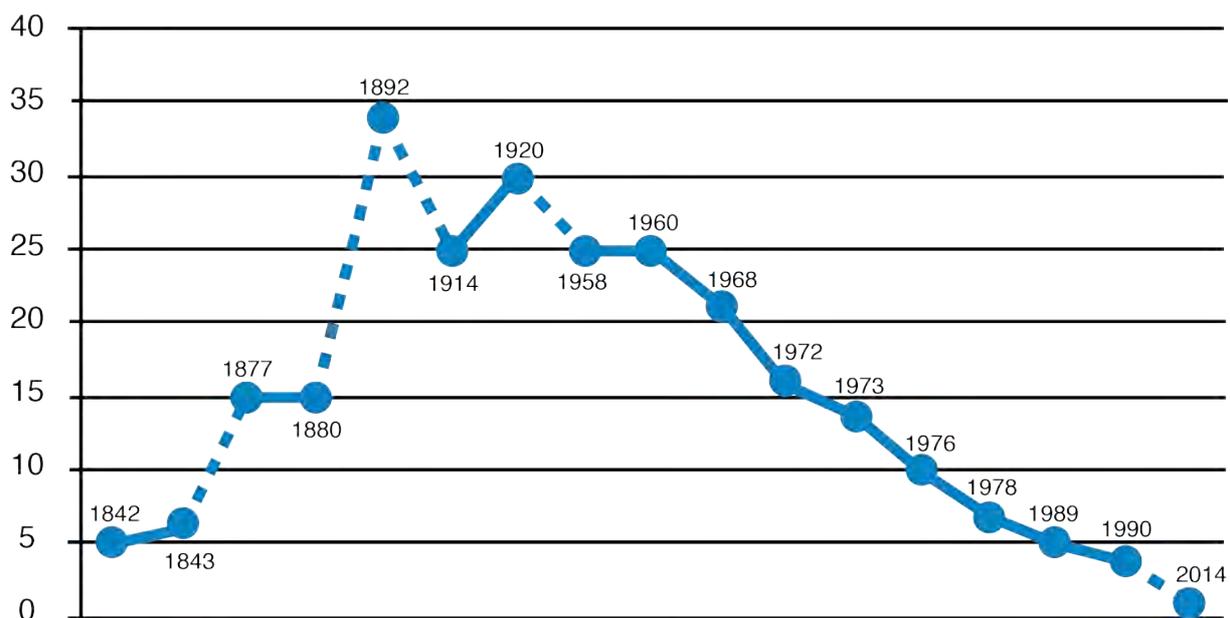


Fig. 45 : Evolution du nombre de sècheres à Bègles entre 1842 et aujourd'hui.

Cet effondrement de l'activité morutière provoque une évolution fondamentale du rapport au fleuve qui constituait, depuis le début du XIX^e siècle, la voie d'approvisionnement des sècheres en poissons. Quais et appontements désertés, les berges de Garonne perdent leur fonction d'interface entre la terre et le fleuve. Elles gardent, en revanche, un intérêt pour la circulation. En 1974, le quai du Président Wilson est doublé par la rocade à quatre voies qui, contournant l'agglomération bordelaise par l'ouest, trouve à Bègles une porte d'accès au sud de Bordeaux, privant du même coup la commune d'un rapport séculaire au fleuve (**fig. 46**).

6. ANFRAY (R.), « Le marché de la morue », dans *Empreintes du XX^e siècle*, éditions La mémoire de Bordeaux, n° 24, 1996, p. 9-25.



Fig. 46 : Comparaison de deux missions aériennes de l'IGN montrant le front de Garonne avant (1970) et après (1976) la construction de la rocade bordelaise (Source : géoportail).

II-6 — L'accaparement du foncier libéré par les sècheries (1970/2014)

La ruine des sècheries libère, dans le triangle formé par la Garonne, l'avenue du Maréchal Leclerc et la rue des Quatre Casters, un important foncier jusqu'alors « gelé » par cette activité. Bien que le processus d'accaparement ait été, on l'a vu, amorcé dès avant les années 1970 par la CENPA et la Standard Française des Pétroles, la crise de la filière va l'accélérer conduisant à des transformations importantes du quartier. On propose ici, à partir des photographies aériennes verticales de l'IGN, une série de « tableaux » permettant d'observer l'évolution du périmètre Bègles Garonne depuis le milieu des années 1970 jusqu'à aujourd'hui. Pour faciliter la lecture des formes, on distinguera à chaque fois le quartier des sècheries, au sud, et le quartier de Saint-Maurice, au nord.

II-6-a — La situation en 1976

Au sud du périmètre de l'étude, plusieurs sècheries ont été transformées en entrepôts (Mellis-Putois, Bouquier-Claverie et Boyer-Sauber), ceux-ci étant aménagés soit dans les locaux anciens, soit sur les terrains environnants (fig. 47, en marron). Une portion du terrain d'une des sècheries a été récupérée par la société Immobilière des Chemins de Fer (ICF) pour

construire la cité du Dorat 5 (en rouge). On remarquera que les bâtiments de cette cité sont identiques à ceux construits par cette même société immobilière à proximité de la gare de Bègles. Dans la partie méridionale, le long de l'allée Boyer, les bâtiments de plusieurs sècheries demeurent encore (en jaune), tandis qu'une (Boyer-Sauber) est en cours de destruction (ruine, en tiré noir). Le périmètre occupé par le dépôt de carburants de la Standard Française des Pétroles s'est agrandi vers le sud (en violet). En revanche, l'emprise de la CENPA s'est réduite (en rouge), les aires de stockage gagnées sur les anciennes sècheries Poirier-Serventie et Rey ayant été abandonnées (friches, en gris). Les deux zones où se trouvaient en 1956 des jardins ouvriers ont disparu, englobés pour l'une dans le périmètre de la CENPA, pour l'autre par une zone de stockage (en marron). Le réseau des voies ferrées a été réduit, ses extensions vers le sud ayant été supprimées. Ici et là, des friches et des aires de stockage s'observent à proximité des rails. Au nord, un transformateur électrique (en orange) et un dépôt de carburants (en violet) ont fait leur apparition. Ponctuellement, quelques habitations subsistent (en rose). A noter, également, la persistance d'une zone de prairies, au centre du quartier.

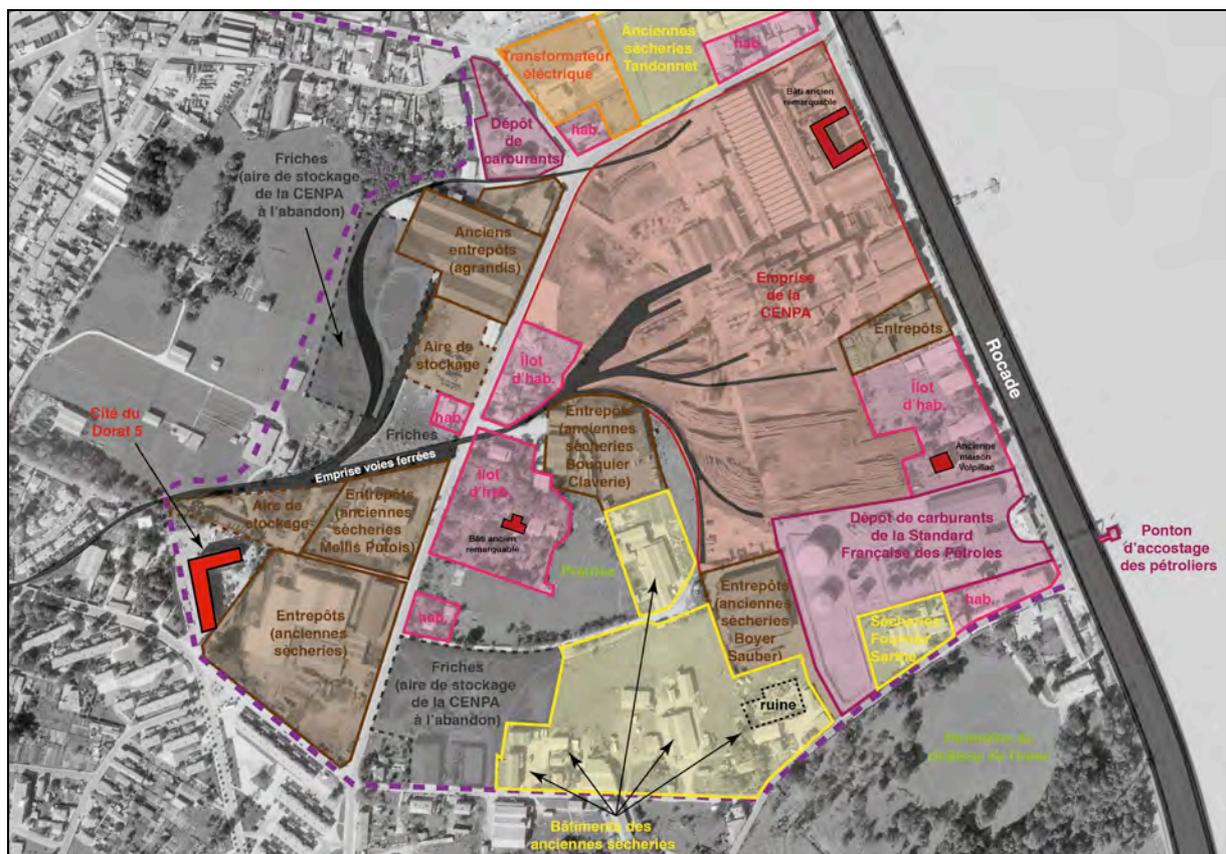


Fig. 47 : Vue aérienne de 1976 du quartier des sècheries (en tiré violet, le périmètre du projet Bègles Garonne).

Dans le secteur du quartier Saint-Maurice, les transformations sont moins nombreuses, les îlots d'habitation (en rose) et les îlots mixtes (en violet) évoluant par densification interne (**fig. 48**). Les entrepôts anciens demeurent sur les berges de Garonne, tandis qu'en bordure du boulevard Jean-Jacques Bosc, dans une zone autrefois en friche, s'est implantée une entreprise de fret avec un grand parking (en marron). Dans ce même secteur, des habitations sont apparues, tandis que d'autres (à l'angle du boulevard J.-J. Bosc et du quai Wilson) ont été détruites, laissant place à une grande friche (en gris). Enfin, au sud de la fenêtre, l'ancienne prairie située à proximité des sècheries Tandonnet, devenue friche, est en cours d'aménagement (en gris). Sur cette même emprise, une station de pompage (en orange) a été construite. Quelques habitations s'observent ici et là (en rose).

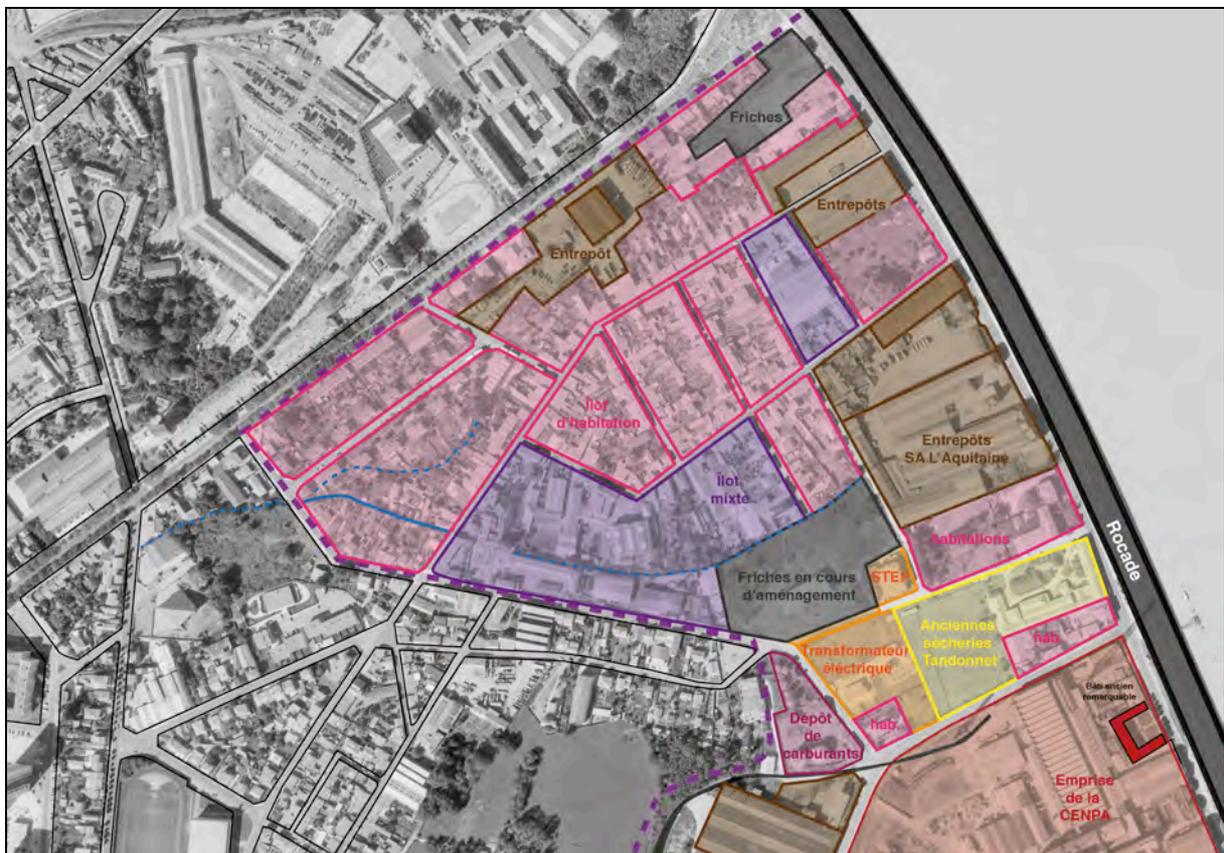


Fig. 48 : Vue aérienne de 1976 du quartier Saint-Maurice (en tiré violet, le périmètre du projet Bègles Garonne).

II-6-b — La situation en 1989

En l'espace d'une vingtaine d'années, des modifications importantes du tissu urbain sont intervenues dans le quartier des sècheries (**fig. 49**). L'emprise de la CENPA, devenue en 1988 Papèterie de Bègles (en rouge), s'est considérablement réduite, la partie méridionale du site, gagnée dans les années 1950 sur les sècheries, ayant été vendue. Sur le cliché de 1989,

on constate que les aires autrefois dévolues au stockage des balles de papiers et cartons ont disparu et le site nettoyé. Une rue (de la Moulinatte) a été percée, qui relie l'avenue du Maréchal Leclerc au quai Wilson. Le terrain est en attente d'aménagement (en gris). Au sud-est du périmètre d'étude, le dépôt de carburants de la Standard Française des Pétroles a disparu, remplacé par un site de la poste (Coliposte, en marron). A noter que la société Esso conserve ses installations du cours V. Hugo implantées en 1867 par Fenailles et Chatillon. Au sud, de nouveaux entrepôts ont fait leur apparition (en marron), en lieu et place des bâtiments d'anciennes sècheres. Quelques uns demeurent encore, au nord de l'allée Boyer, plus ou moins à l'état de ruine (en jaune). A l'ouest de l'avenue du Maréchal Leclerc, un nouvel entrepôt a fait son apparition (en marron), tandis qu'à proximité des anciennes voies se sont maintenues des friches (en gris) et une aire de stockage de matériaux. Plus au nord, à l'angle de l'avenue et de la rue Noutary, le dépôt de carburants qui était situé là a été démantelé, au profit d'entrepôts et d'une zone de stockage. En revanche, aucune nouvelle habitation n'a été construite. La vocation économique du quartier, héritée du XIX^e siècle, a donc été affirmée en l'espace de vingt ans. A noter la persistance d'une zone de prairies, au sud-ouest du quartier.

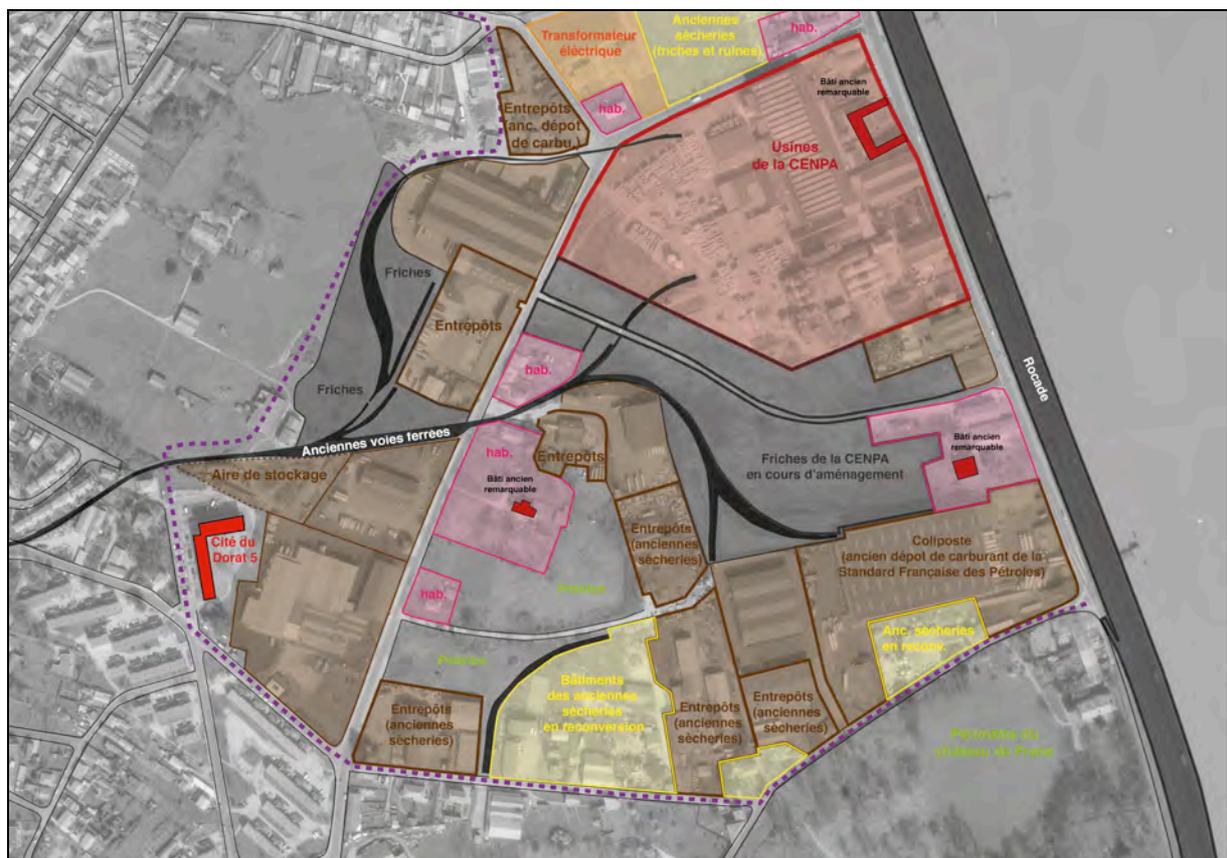


Fig. 49 : Vue aérienne de 1989 du quartier des sècheres (en tiré violet, le périmètre du projet Bègles Garonne). Les zones ayant évoluées depuis 1976 sont figurées en traits épais.

Au nord, le quartier de Saint-Maurice a connu également quelques transformations. Les îlots d'habitations, au centre du quartier (en rose), ont continué à se densifier, tout comme l'îlot mixte du sud (en violet). La friche située en bordure de la rue Noutary a été transformée en entrepôt, tandis qu'une prairie subsiste sur sa partie orientale. Les terrains et bâtiments de l'ancienne sècherie Tandonnet sont à présent à l'état de friches et de ruines. C'est une nouvelle fois, sur les bords du quai Wilson et du boulevard J.-J. Bosc que des évolutions notables se sont produites. Les bâtiments de la société l'Aquitaine, rachetés par Promodès, ont été rasés en grande partie et un nouvel entrepôt a été construit (en marron). Au nord, à l'angle du boulevard et du quai, la zone de friche, observée en 1976, s'est agrandie (en gris). Un hôtel a été construit sur sa bordure méridionale (en rose).

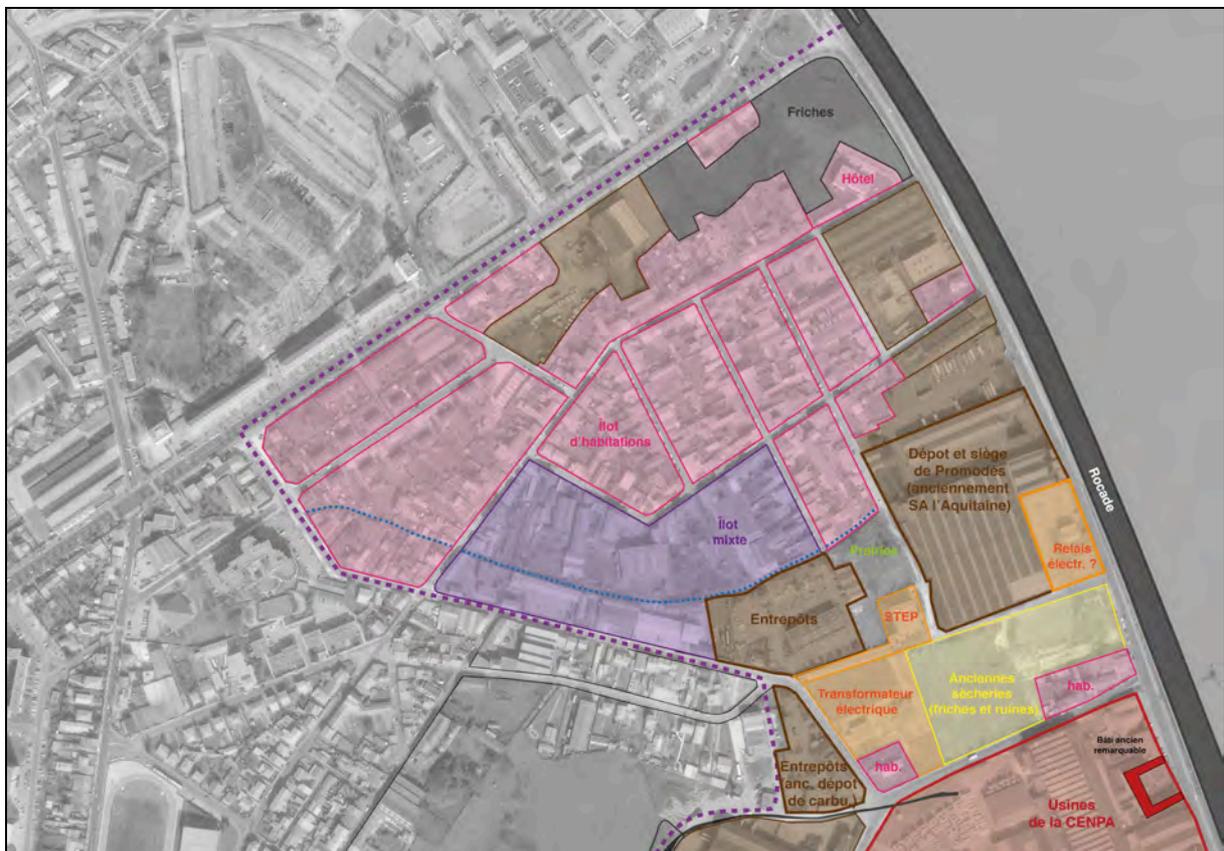


Fig. 50 : Vue aérienne de 1989 du quartier Saint-Maurice (en tiré violet, le périmètre du projet Bègles Garonne). Les zones ayant évoluées depuis 1976 sont figurées en traits épais.

II-6-c — La situation en 2014

D'importantes modifications se sont produites en l'espace de vingt-cinq ans. Au nord, en bord de Garonne, les entrepôts de l'entreprise Promodès ainsi que les ruines des sècheres Tandonnet ont été rasés et de grandes succursales automobiles (Lexus, Toyota, Mercedes-

Benz, Smart, Harley Davidson) ainsi qu'une résidence hôtelière (Ténéo appartements) ont été construites (**fig. 51**, en marron). Des modifications sont intervenues également le long des boulevards où la zone de friches que l'on pouvait observer en 1989 a laissé place à un immeuble de bureaux et à différents magasins d'entreprises (Genriès échafaudages, Voltéo batteries, Dekra contrôle automobile, Superjet).

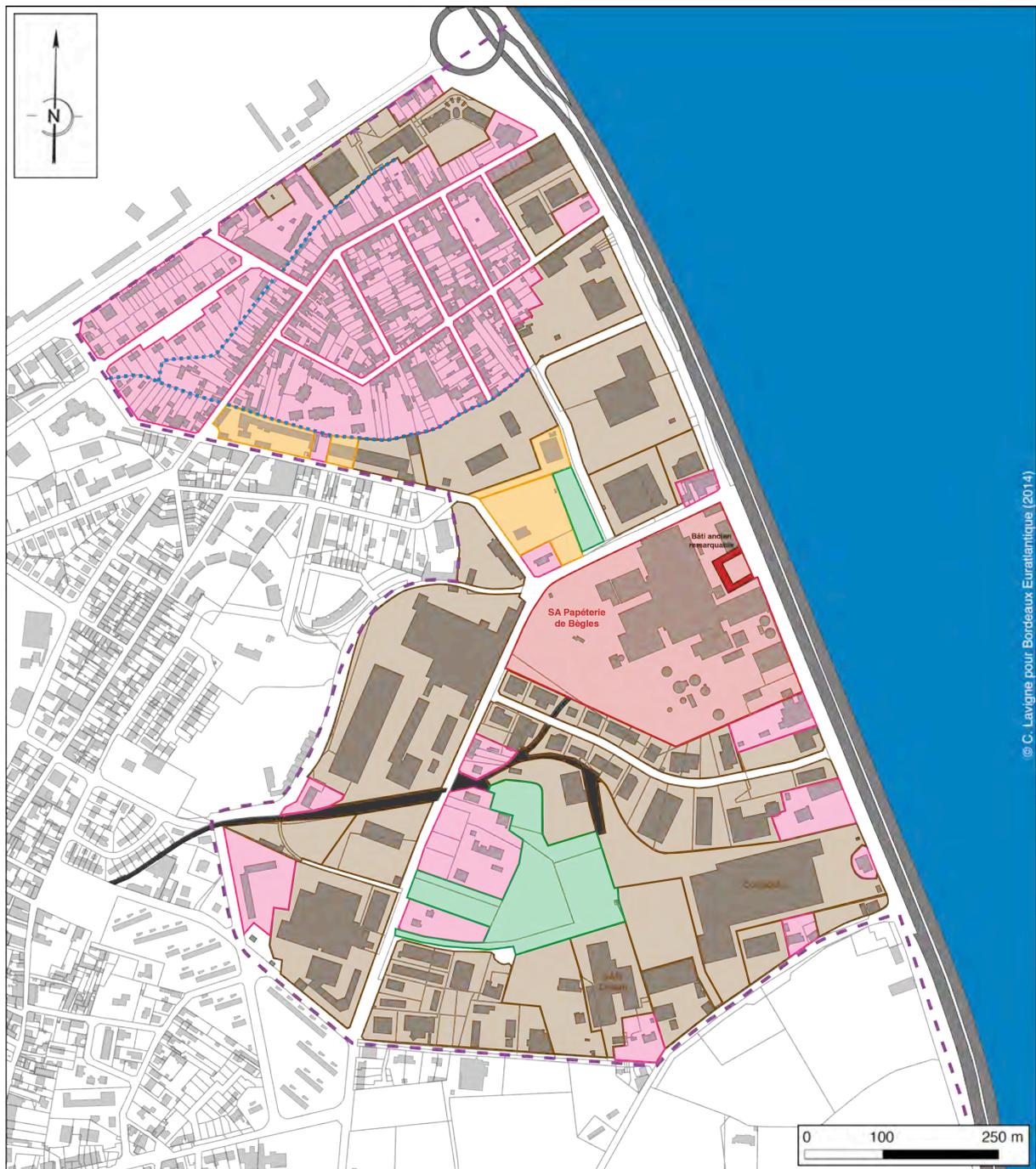


Fig. 51 : Plan cadastral de 2014 du projet Bègles Garonne.

Dans le quartier d'échoppes de Saint-Maurice, en revanche, le tissu a évolué par densification sans ruptures majeures (en rose). Le ruisseau de la Moulinatte (en tiré bleu), a été busé — on ne peut affirmer, toutefois, que cet enfouissement ne date pas des années 1980.

Au sud, dans le quartier des anciennes sècheries, les transformations ne sont pas moins importantes. Si l'emprise de la papèterie n'a pas évolué (en rouge), on constate que les terrains qui bordent la rue de la Moulinatte ont été lotis et des magasins d'entreprises construits (en marron). Certaines des anciennes sècheries qui longeaient les allées Boyer ont été reconverties en entrepôts ou bâtiments d'entreprise (en marron) ; d'autres ont été détruites. A l'ouest de l'avenue du maréchal Leclerc, les friches ferrées se sont réduites au profit de nouveaux entrepôts (en marron) tandis qu'à l'est de l'avenue, les voies ferrées ont presque totalement disparu (en noir). En cœur d'îlot subsiste une zone de prairie et de taillis (en vert), ceux-ci ayant colonisés des terrains autrefois occupés par des sècheries. L'habitat résidentiel s'est maintenu à quelques unités sans s'étendre (en rose), le quartier ayant conforté sa vocation économique héritée du siècle dernier.

III— ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION POUR LE PROJET *BÈGLES GARONNE*

L'archéogéographie n'est pas une discipline du projet, c'est-à-dire qu'elle n'a pas pour finalité de penser concrètement l'aménagement. Son apport se situe, d'abord, au niveau de la connaissance des (mi)lieux géographiques, à des échelles d'espace et de temps généralement mal ou pas appréhendées par les professionnels traditionnellement convoqués pour la réalisation des politiques publiques d'aménagement (architectes, urbanistes, paysagistes). Pour autant, l'archéogéographie suggère l'idée que la matrice territoriale et écologique héritée est riche de sens et de potentialités et que la recherche de l'hybridation des héritages et du projet constitue l'une des voies de l'aménagement durable des territoires. En rendant visible l'articulation entre les formes concrètes d'aménagement de l'espace par les sociétés dans la longue durée avec les réalités actuelles, l'archéogéographie ouvre sur la compréhension d'un état hérité, chargé d'atouts, de potentialités, de contraintes ou de risques pour les projets contemporains. Elle offre, également, des matériaux facilement mobilisables dans le cadre d'une démarche participative associant la population à la délibération du projet.

III-1— Les fondamentaux du territoire au XXI^e siècle ; éléments de synthèse

Sur la base de l'analyse des formes que nous venons de réaliser, tant à l'échelle de la commune qu'à celle du quartier du Grand Port, il est possible d'énumérer les fondamentaux du périmètre du projet *Bègles Garonne* au début du XXI^e siècle :

— Une typologie urbaine, largement héritée, constituée d'une zone résidentielle où dominant des échoppes en pierre, au nord (**fig. 52**), d'une usine et de bâtiments industriels (papeterie de Bègles), au centre (**fig. 53**), d'entrepôts liés à des activités de service, en lieu et place des anciennes sècheries de morues, au sud et en bordure de Garonne (**fig. 54**).



Fig. 52 : Le quartier de Saint-Maurice constitué majoritairement d'échoppes en pierre.



Fig. 53 : L'usine de la papèterie de Bègles (anciennement CENPA).

Dans ce secteur sud, l'habitat est quasiment absent, hormis çà et là quelques maisons dispersées dont certaines ont été construites au XIX^e siècle par les armateurs/sécheurs de morues (maison Volpillac), voire dès le XVIII^e siècle lorsque la vigne occupait le bourrelet alluvial du fleuve (maison Lacoste, dans l'emprise de la papeterie, **fig. 55**) ;



Fig. 54 : Des entrepôts construits sur l'emprise des anciennes sècheries (allée Boyer).



Fig. 55 : La chartreuse du XVIII^e siècle de l'ancienne propriété Lacoste.

— Une rocade urbaine qui interdit tout accès au fleuve (**fig. 56**). Partant, le quai Wilson est strictement dévolu à la circulation automobile et n'offre aucune aménité (**fig. 57**) ;



Fig. 56 : La rocade à 2x2 voies double le quai Wilson et interdit, de fait, tout accès au fleuve.



Fig. 57 : Le quai Wilson est dévolu à la circulation automobile et n'offre aucune aménité.

— Une armature viaire constituée par trois rues parallèles (rue Marcel Sembat, avenue du maréchal Leclerc, rue des Quatre Casters) reliant le centre de la commune de Bègles au quai Wilson. Elle est complétée par l'allée Boyer et la rue du Prêche qui relie le quai Wilson au quartier des Terres Neuves via la place du sergent Duhourquet ;

— Un boulevard urbain difficilement franchissable ourlé, au nord et jusqu'à la rue Carles Vernet, d'un quartier sans réelles perméabilités (autrefois occupé par les ateliers des chemins de fer du Midi) qui forme une sorte de glacis entre Bègles et le quartier de la gare ;

— La disparition du ruisseau de la Moulinat qui constituait, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, l'un des bras du delta de l'estey Majou. Son emprise reste néanmoins marquée dans le parcellaire (même si elle est grillagée) sur toute la traversée du quartier (**fig. 58**) ;



Fig. 58 : Bien que busé, l'emprise du ruisseau de la Moulinat reste encore visible dans le parcellaire sur toute la longueur de son tracé (ici à l'intersection des rues Salin et Port Arthur).

— Une mémoire néanmoins encore active de la présence de l'ancien delta de l'estey Majou qui, ayant incisé le bourrelet alluvial de la Garonne, est régulièrement soumis aux débordements du fleuve, comme cela a été encore le cas au cours de l'hiver 2014 (**fig. 59 et 60**). Le quartier Saint-Maurice, pourtant urbanisé dans le dernier quart du XIX^e siècle (c'est-à-dire à une époque où l'inondabilité des lieux était bien connue), est ainsi soumis aux prescriptions du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) ;



Fig. 59 : L'inondation du quartier Saint-Maurice (ici rue Marcel Sembat) en février 2014.



Fig. 60 : L'inondation du quartier Saint-Maurice (ici rue Marcel Sembat) en février 2014.

— Un réseau de voies ferrées encore partiellement marqué sur le terrain en dépit du démontage de la plupart des rails (**fig. 61 et 62**).



Fig. 61 : Les traces du réseau des voies ferrées aujourd'hui désaffecté.



Fig. 62 : Les traces de la voie ferrée qui conduisait à l'usine de la CENPA.

— La présence d'équipements publics lourds (station de pompage, transformateur électrique, poste de livraison de gaz), tous localisés rue Noutary (**fig. 63 et 64**) ;



Fig. 63 : Le transformateur électrique d'ERDF, rue Noutary.



Fig. 64 : La station de pompage de la Communauté Urbaine de Bordeaux, rue Noutary.

— Une géométrie des formes urbaines, au nord, qui tranche avec celle du quartier des anciennes sècheries, au sud, pour lequel aucune armature ne se dessine. C'est ici un héritage des anciennes sècheries de morues qui ont « gelé » pendant plus d'un siècle le foncier, interdisant jusqu'à aujourd'hui un aménagement urbain concerté — hormis la ZAC de la rue de la Moulinatte.

— La persistance, au cœur du quartier des sècheries, de prairies et de taillis dont certains ont colonisé des terrains jadis occupés par des bâtiments détruits (**fig. 65**) ; À noter, immédiatement au sud du périmètre du projet Bègles Garonne, la présence, également, de prairies liées au château de Franc.



Fig. 65 : Les prairies et taillis situés au cœur du quartier des sècheries.

— La conservation, ici ou là, de vestiges liés à l'activité morutière, comme une cabane en bois des sècheries Bonneau, situées derrière la société SAR Océan (**fig. 66**). Les pendilles sur lesquelles étaient séchés les poissons n'ont en revanche laissé aucun vestige. Enfin, quelques maisons, souvent à l'état de ruine, subsistent également à proximité du quai Wilson, témoins des petits quartiers qui s'étaient développés au XIX^e siècle à proximité du Grand Port et Petit Port (**fig. 67**).



Fig. 66 : Les vestiges des sècheres Bonneau, situées derrière l'entreprise SAR Océan.



Fig. 67 : Une maison du XIX^e siècle de l'ancien quartier du Grand Port (à l'extrémité de l'avenue du Maréchal Leclerc), aujourd'hui à l'état de ruine.

III-2— L'articulation de l'héritage et du projet : quelques pistes de réflexion

Le projet urbain Bègles-Garonne va, dans la décennie qui vient, métamorphoser de façon probablement spectaculaire le quartier du Grand Port. Mais la transformation est-elle un attribut propre de l'avenir ? La connaissance fine de l'histoire du quartier montre qu'il n'en est rien et qu'au cours des deux derniers siècles, ce ne sont pas moins de deux mutations qui ont affecté le foncier de ce territoire (**fig. 68**) : 1- la conversion des terres agricoles, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, au profit des sècheries, au sud, et leur urbanisation dans le quartier Saint-Maurice, au nord ; 2- la substitution, dans le courant des années 1930/50, d'une partie des terrains des sècheries au profit d'installations industrielles (CENPA, ESSO), puis, à partir des années 1970, de la totalité de ces terrains au profit d'entrepôts de logistique. En somme, la dynamique est-elle une histoire déjà ancienne que le projet Bègles/Garonne est appelé à poursuivre sur la base d'un ensemble d'héritages (« le déjà là ») qui sont moins architecturaux que morphologiques. Plus que le patrimoine, c'est la « matrimoine » (ce qui relève de la « matrice » des formes), si l'on nous permet ce néologisme, qui importe ici.

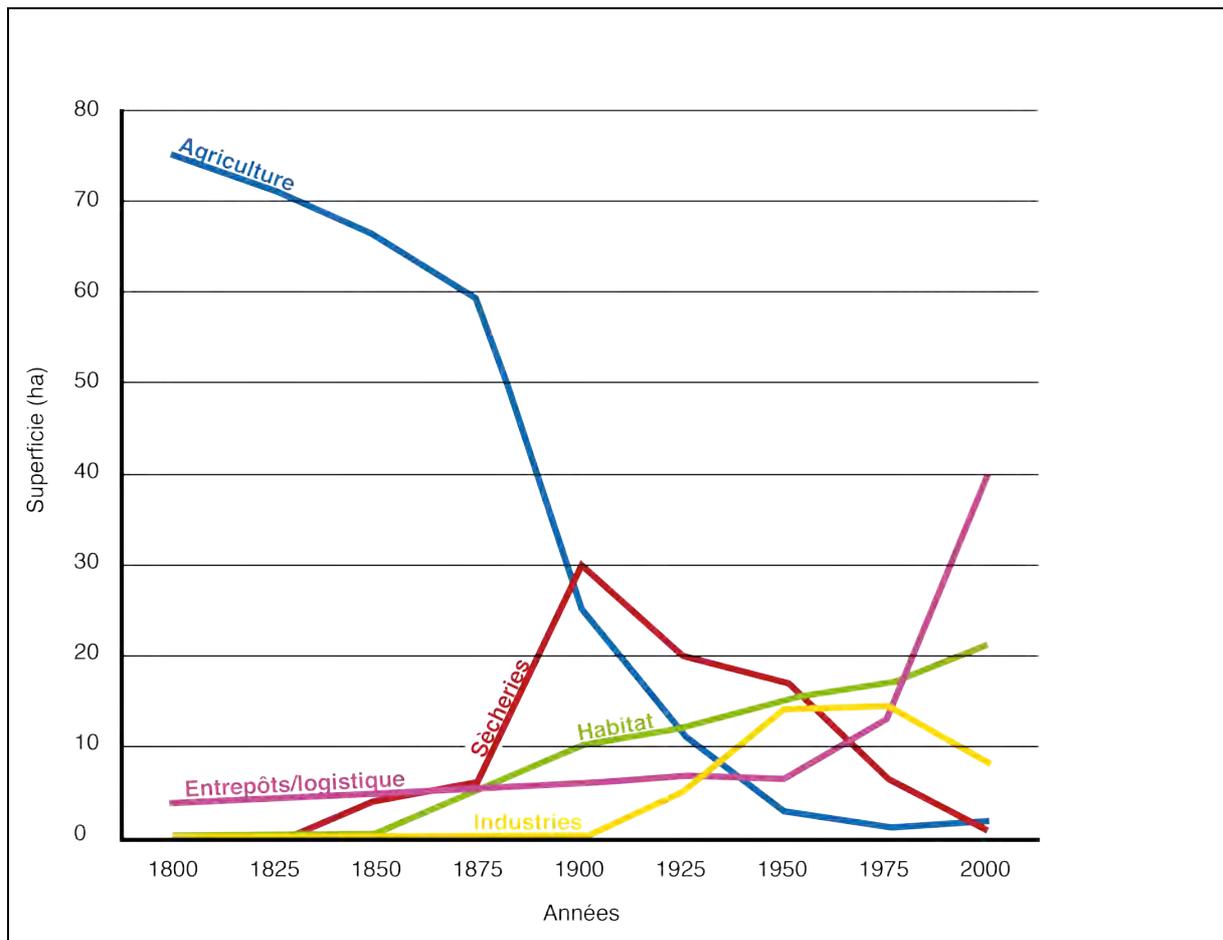


Fig. 68 : Les grandes tendances de l'évolution du foncier au cours des deux derniers siècles dans le périmètre du projet Bègles/Garonne.

Partant de ces fondamentaux, il est possible de suggérer quelques pistes de réflexion aux équipes de projet qui auront pour mission d'élaborer un plan guide d'aménagement de ce territoire (**fig. 69**).

— La première piste de travail a trait à la morphologie urbaine. Si le quartier Saint-Maurice, au nord, offre un découpage relativement géométrique, il n'en est pas de même du quartier des sècheries, au sud, où les bâtiments de transformation du poisson et les pendilles, disposés au milieu des prairies, n'ont pas généré de formes réellement structurantes qui pourraient constituer une matrice dans laquelle couler une forme urbaine nouvelle. Hormis la rue de la Moulinat — dont on pourrait d'ailleurs discuter de la pertinence du tracé — aucune forme intermédiaire*, aucun îlot n'existe. Quelles formes donner à ce quartier ? Quelles articulations proposer avec les quartiers adjacents, c'est-à-dire celui de Saint-Maurice, au nord, et ceux de Saint-Mandé et du Prêche, à l'ouest ?

— La seconde piste de travail concerne la problématique de l'hydraulique. Le périmètre du projet est classé en grande partie en zone rouge hachurée bleu du PPRI en raison de la présence de l'ancien delta de l'estey Majou qui a incisé le bourrelet alluvial de la Garonne, exposant à l'inondation le quartier Saint-Maurice et, dans une moindre mesure, le quartier des sècheries. Ce risque doit être intégré au projet, tant dans la forme urbaine (on rejoint ici le point précédent), que dans celle des bâtiments. Les questions à envisager pourraient être liées à la disposition des parcelles et des bâtiments par rapport à la circulation de l'eau en cas d'inondation, à la préservation ou la création de zones d'expansion de crue, au tracé de noues, etc.

La problématique de l'eau ne doit pas être réduite, cependant, au risque inondation. La Garonne et la Moulinat pourraient être, en effet, une source d'aménités et une charpente du projet à venir. Les questions qui se posent tournent, évidemment, autour 1- de la restauration d'un accès au fleuve (par la requalification de la rocade en boulevard urbain avec une circulation automobile apaisée, c'est la piste qui vient immédiatement à l'esprit) ; 2- de la création d'une interface avec la Garonne (promenade, pontons, navettes fluviales ?) ; 3- de la réouverture de la Moulinat et de la restauration écologique de son cours.

— La troisième piste de travail touche aux espaces de naturalité ordinaire qui subsistent au cœur du quartier des sècheries, mais également au sud du périmètre de projet, autour du château de Franc. Faut-il conserver cette tache* (le terme est emprunté à l'écologie du paysage) ou l'urbaniser ? Si elle est conservée, quel traitement paysager et écologique lui réserver (parc urbain, jardins partagés, exploitation agricole biologique) ? On parlait précédemment de la possibilité de créer une zone d'expansion de crue : est-ce une affectation

envisageable (en plus des autres), à l'image de la fonction jouée par le parc de Mussonville sur le cours de l'Eau Bourde, au sud de la commune de Bègles ? La question de la perméabilité de cette zone doit également être envisagée, tant en termes de circulation que de continuité écologique (corridor). Comment la relier au parc du château de Franc, au sud, et au-delà au « delta vert », grande continuité écologique et paysagère sur laquelle travaille actuellement la mairie de Bègles ? Ces questions, comme celles qui sont liées à l'eau, participent, on l'aura compris, de la problématique des trames vertes et bleues.

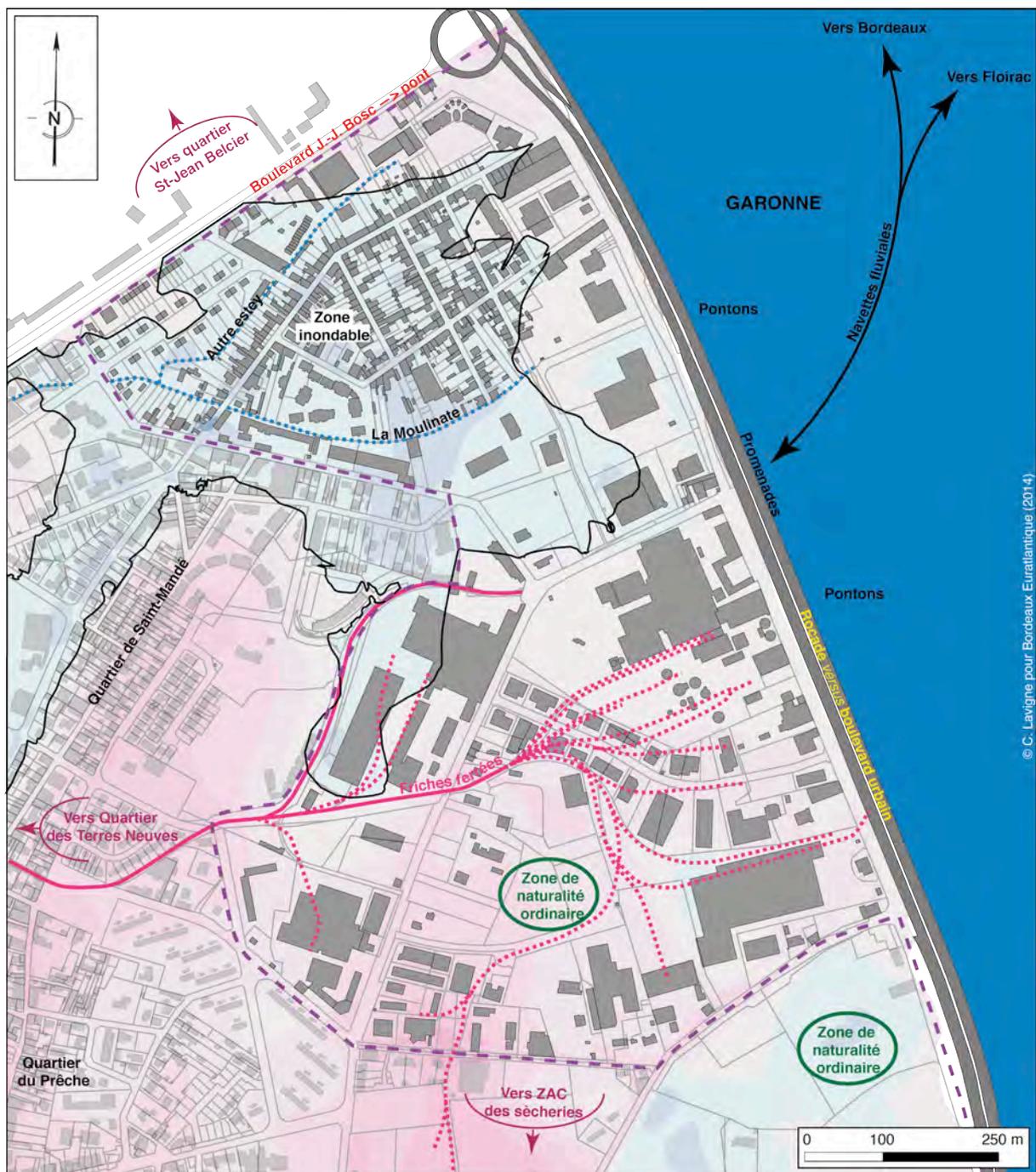


Fig. 69 : La matrice des héritages susceptible d'orienter le projet Bègles/Garonne.

— La dernière piste de réflexion que nous souhaiterions suggérer concerne les perméabilités à créer entre le périmètre de projet et les quartiers adjacents. On pense ici, d'abord, aux circulations douces (piétons, vélos) qui sont une des formes de mobilité à encourager. Le réseau des voies ferrées, qui irriguait autrefois le quartier des sècheries et le reliait aux quartiers périphériques (notamment celui appelé aujourd'hui des Terres Neuves), peut-il être réinvesti pour servir de support à ces circulations douces ? Faut-il restaurer, en ce sens, les tracés aujourd'hui disparus (mais documentés par les anciennes photographies aériennes) ? Faut-il en créer d'autres ? Ces tracés peuvent-ils être également un support de la trame verte (en dépit de la permanence du ballaste, c'est-à-dire de la couche de cailloux sur laquelle étaient posés les rails) ? Toujours par rapport à cette problématique, la liaison du périmètre de projet avec les quartiers Saint-Jean Belcier, situés au-delà du boulevard Jean-Jacques Bosc, ne peut pas être éludée. On a dit qu'on avait, entre le boulevard et la rue Carle Vernet, une sorte de glacis presque imperméable, dont l'origine remonte à l'histoire. Comment le traverser et rejoindre les quartiers proches de la gare ? Ces questions sont à envisager, également, pour les quartiers de Floirac, sur la rive droite de la Garonne, à l'aune de la construction du pont Jean-Jacques Bosc qui va modifier durablement les centralités du cœur de l'agglomération et dont pourrait tirer parti le quartier du Grand Port/Bègles Garonne.

GLOSSAIRE

Archéogéographie : Etude de la dynamique des formes de l'occupation du sol, fondée sur une documentation principalement dynamique, de type archéologique (quand elle existe) et planimétrique. L'archéogéographie étudie la dynamique des unités locales (physiques, sociales, mixtes), des trames de lignes (parcellaires, zones géo-pédologiques, etc.), des réseaux de lignes et de points (voies, réseaux d'habitats, de villes, réseaux hydrographiques, etc.), des territoires.

Carte hypsométrique : carte représentant les altitudes, le relief sur une carte.

Connecteur morphologique : Expression neutre pouvant se rapporter à diverses formes spatiales réalisant la connexion avec d'autres formes.

Corridor éco-morphologique : Un corridor est un élément linéaire de l'orographie, de l'hydrographie et / ou de la planimétrie, dont la physionomie diffère de l'environnement adjacent. Il a plusieurs rôles : celui de conduit, qui favorise le mouvement, celui de barrière, qui le limite, celui de connexion. On distingue des corridors écologiques et des corridors issus d'héritages historiques.

Défluviatation : Changement de lit d'un cours d'eau.

Delta : Plaine de forme triangulaire formée par l'étalement des alluvions d'une rivière (plus généralement d'un fleuve) à son embouchure.

Ecoumène : La terre humanisée, habitée, appropriée, intériorisée, aménagée, telle et en mouvement, donc transformée, héritée et transmise. Interaction entre la terre et l'humanité, fondée sur le fait que l'humanité ne peut exister sans une relation avec l'espace et ses réalités géographiques, et que la terre n'est pas autre chose qu'une nature historicisée, héritée, transmise, « cultivée ».

Fluvio-parcellaire (réseau) : Représentation spatiale de l'organisation d'une partie ou de l'ensemble d'un bassin-versant, dans une zone agraire. Ce réseau est constitué d'éléments concrets du paysage, soit hydrographiques (cours d'eau actifs, pérennes ou temporaires, paléochenaux), soit anthropiques (limites parcellaires, routes, fossés en eau). Ces éléments

sont géométriquement liés entre eux par le processus morphologique de l'isoclinie (principe d'orientation). Ils forment un réseau, plus ou moins continu, de corridors.

Formes hydrographiques : Ensemble du chevelu des cours d'eau.

Formes intermédiaires : Unités de subdivision des territoires qui organisent le parcellaire. En morphologie urbaine, l'unité intermédiaire type est l'îlot urbain ; en morphologie agraire, le quartier de culture, la sole ou la masse parcellaire.

Formes orographiques : Ensemble des formes liées au relief.

Hybride : Objets géographiques qui associent des éléments physiques et des éléments sociaux. Les rivières régularisées, les parcellaires de drainage, les sols de la pédologie, les corridors de l'écologie du paysage, etc. sont d'excellents exemples d'hybrides.

Interfluve : Relief séparant deux bassins-versant ; ligne de partage des eaux.

Paléo-chenal/cours : Ancien cours d'eau fossilisé qui apparaît généralement en sombre sur les photographies aériennes, sous la forme de tâches hydromorphes rémanentes, plus ou moins linéaires, quelques fois disposées en méandres enchevêtrés.

Résilience : Terme venant du vocabulaire de la mécanique, puis de l'écologie, et désignant un réajustement, une réadaptation d'un élément en fonction de contraintes extérieures à lui. En archéogéographie, le concept désigne l'aptitude d'un ensemble de formes à maintenir sa structure alors que les formations sociales ont changé et le transforment. La résilience est un principe de stabilité dans le changement jusqu'à un point de rupture ou bifurcation.

Tache : Élément du paysage composant avec le corridor une matrice, et défini par sa taille, sa forme et sa nature ; l'ensemble des taches constitue une mosaïque.

Talweg : Ligne formée par les points les plus bas des profils en travers successifs d'une vallée ; creux de la vallée.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
I— LA FORMATION DU TISSU URBAIN DE BÈGLES (XIX^e-XXI^e s.)	5
I-1— Les réseaux fluvio-parcellaires de l’Estey Majou et de l’Eau Bourde	6
I-2— Le réseau des voies	8
I-3— Le réseau de l’habitat	9
I-4— L’évolution des formes dans la seconde moitié du XIX ^e siècle	12
I-5— Les formes durables de la planimétrie de la commune de Bègles	14
II— ÉVOLUTION DU QUARTIER DU GRAND PORT (XIX^e-XXI^e s.)	16
II-1— Un quartier agricole en bordure de Garonne (début du XIX ^e s.)	16
II-2— Un quartier en transformation (milieu du XIX ^e s.)	20
II-3— Urbanisation et extension des sècheries (2 ^e moitié du XIX ^e s.)	25
II-4— Une ceinture urbaine autour du quartier des sècheries	34
II-5— L’effondrement de l’activité morutière et la rupture avec le fleuve	41
II-6— L’accaparement du foncier libéré par les sècheries (1970/2014)	45
III— ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION POUR LE PROJET BEGLES-GARONNE	51
III-1— Les fondamentaux du territoire au XXI ^e siècle ; éléments de synthèse	51
III-2— L’articulation de l’héritage et du projet : quelques pistes de réflexion	61
GLOSSAIRE	65
TABLE DES MATIÈRES	67