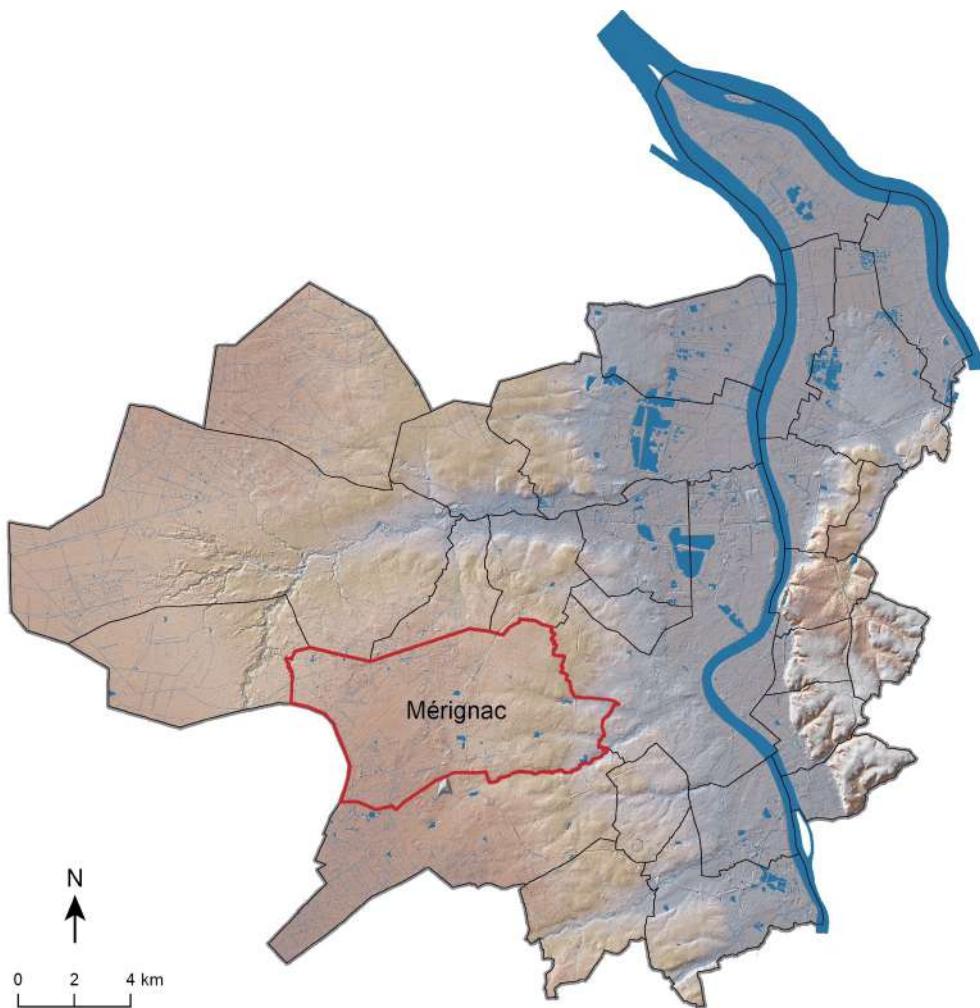


# ETUDE ARCHÉOGÉOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE DE MÉRIGNAC

Rapport d'étude final de  
Cédric Lavigne, Catherine Fruchart,  
Rémi Bercovitz et Maxime Foucard



BORDEAUX MÉTROPOLE  
Direction de la valorisation du territoire



MAIRIE DE MÉRIGNAC



Mai 2020

## PRÉSENTATION DES AUTEURS



**Cédric Lavigne** : Docteur en histoire de l'Université Bordeaux Montaigne, spécialiste de morphologie des paysages, Cédric a été chercheur sous contrat au CNRS et à l'Université de Coimbra (Portugal). Il a participé à la définition de l'archéogéographie et a contribué, par ses travaux, à l'émergence de cette discipline. Il réalise, depuis 2008, le transfert des savoirs et savoir-faire élaborés au sein de la recherche vers l'expertise, dans les domaines de l'aménagement durable et de la résilience des territoires. Son expertise est centrée sur l'évaluation du passé des morphologies paysagères, à travers l'analyse de la documentation planimétrique (cartes, plans, photographies aériennes verticales), et la construction de récits afin d'éclairer les choix d'aménagements. Il a travaillé sur plusieurs projets similaires à celui-ci, pour les villes de Bordeaux, Bègles, Castillon-la-Bataille, Cadaujac et plusieurs fois pour la Communauté urbaine de Bordeaux et Bordeaux métropole. Il est consultant en archéogéographie au sein de la société Ventoris Services.



**Rémi Bercovitz** : Titulaire d'une Maîtrise en histoire de l'Université Paris 1-Sorbonne, d'un Doctorat en géographie de l'université Bordeaux Montaigne et paysagiste DPLG. Rémi aborde les paysages et les territoires au carrefour de la recherche et de l'action, de l'histoire et du projet. Dans cette perspective, sa thèse de Doctorat en géographie s'est attachée à évaluer l'apport de la recherche historique dans la définition des politiques publiques d'aménagement du territoire. Cette réflexion historico-prospective, pluridisciplinaire et pluri-professionnelle, caractérise une méthode qui fait de l'histoire un cadre de pensée permettant d'étayer notre présent à la lumière de notre passé afin de penser les futurs possibles. Rémi fait ainsi de l'histoire un outil de médiation au service du projet et développe depuis 2008 des méthodes et outils singuliers et innovants dans cette perspective. Rémi mène ces recherches au sein de l'UMR PASSAGES du CNRS (Université de Bordeaux-EnsapBx) et est enseignant (Maître de conférence associé) à l'Ecole Nationale Supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux où il participe activement à l'élaboration et l'animation des programmes pédagogiques de la formation Paysage.



**Catherine Fruchart** : Docteure de l'Université de Bourgogne-Franche-Comté, Catherine est spécialiste en étude des changements d'usage et d'occupation des sols, en télédétection LiDAR et systèmes d'information géographique (SIG). Son activité professionnelle comprend des missions d'expertise-conseil au sein de la société Ventoris Services et des missions de recherche dans le cadre de programme nationaux ou européens (programme Feder ODIT « Observatoire des Dynamiques Industrielles et Territoriales » ; programme ERC RurLand « Rural Landscape in north-eastern Roman Gaul » ; programmes pour la Maison des sciences de l'homme et de l'environnement de Dijon et Besançon). Son expertise porte sur l'analyse d'interactions entre l'homme et son environnement. Son approche fait appel à des connaissances et outils utilisés en géographie, histoire, archéologie et sciences de l'environnement. Les sources d'information intégrées à l'analyse permettent de documenter des territoires et leur évolution à diverses échelles spatiales et temporelles (de la décennie à plusieurs siècles). Dans le cadre de cette mission, Catherine contribuera à l'étude archéogéographique par la réalisation d'un MNT, le traitement des données LiDAR et une analyse spatiale quantitative et qualitative.



**Maxime Foucard** : Paysagiste DPLG de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux, photographe et vidéaste spécialiste des questions paysagères au sein du collectif les Bobines du paysage (<https://www.lesbobinesdupaysage.com/accueil>) et en indépendant. Descendant d'une famille de pépiniéristes, musicien et passionné de photographie, Maxime met depuis plusieurs années ses compétences et pratiques créatives au service de problématiques environnementales et des cadre de vie. Vidéaste et photographe depuis dix ans, il expérimente les possibilités offertes par ces outils d'observation, d'analyse, de sensibilisation et de médiation dans les domaines du paysage. Depuis 2016, Maxime sur des études paysagères variées et réalise des films documentaires pour diverses institutions au sein des Bobines du paysage, collectif qu'il a fondé avec ses partenaires afin de développer cette activité de paysagiste-vidéaste.

## INTRODUCTION

Commune à dominante rurale et agricole jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, Mérignac a connu une transformation majeure de son territoire après la Seconde Guerre mondiale. Pour répondre à la crise du logement, dans un contexte de très forte croissance démographique (*baby boom*), et développer la commune, les édiles municipaux, portés par l'idéal de progrès qui caractérisent les trente glorieuses et inspirés par les conceptions du mouvement moderne en matière d'urbanisme et d'architecture, engagent alors d'importants travaux qui transforment radicalement les paysages hérités : viabilisation de la commune et érection de grands ensembles, multiplication de lotissements pavillonnaires et construction de maisons achetées sur catalogue ; aménagement de voies express et d'échangeurs ; multiplication des zones d'activités commerciales et édification de grands magasins d'enseignes en tôles ; assainissement et canalisation des rivières ; extensions successives de l'aéroport. Après le temps long du rural survient celui de l'urbain<sup>1</sup> (**Figure 1**).



Figure 1 : Orthophotographie aérienne de la commune de Mérignac  
(Source : IGN, Scan 25, 2018).

Cet aménagement, très consommateur d'espace et largement « hors sol », a produit des lieux standardisés qui posent aujourd'hui question quant à leur qualité

<sup>1</sup> CHOAY (Fr.), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », catalogue de l'exposition *La Ville*, Centre Georges Pompidou, 1994, p. 26-35.

d'usage et posent problème dans la mesure où, « lieux de nulle part », on les rencontre désormais partout en France. Consciente de cette réalité, la municipalité de Mérignac a engagé, au travers de son projet urbain, le renouvellement profond des sites commerciaux monofonctionnels de Mérignac Soleil et Marne à l'horizon 2030, en prenant comme fil conducteur le retour de la « nature » en ville. Elle s'est engagée, dans le même temps, dans la protection de nombreux bâtiments (y compris récents, comme ceux de Cofinoga), témoins du passé de la commune et de son histoire. Bordeaux Métropole, quant à elle, a élaboré, dans le cadre de l'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc, un plan-guide évolutif qui cherche, entre autres objectifs, de donner une identité à ce vaste territoire. Partant, la mémoire des lieux, considérée dans ses dimensions écologiques et historiques, et des liens que les populations tissent (ou non) avec eux, revient au centre des réflexions de la maîtrise d'ouvrage. Après avoir exploré, en 2015, cette dimension mémorielle des paysages, au travers d'une première étude archéogéographique réalisée à l'échelle des secteurs de projet Marne et Soleil<sup>2</sup>, Bordeaux Métropole et la mairie de Mérignac ont souhaité élargir l'analyse à l'échelle de la commune entière afin de disposer d'un **récit de la fabrique de l'espace urbain** qui permette de comprendre comment, à quel rythme et selon quels projets et/ou quelles logiques Mérignac est passé, en 200 ans, d'un territoire agricole à un territoire urbain. Le choix de ce pas de temps réduit à deux siècles s'explique par l'absence d'une documentation cartographique, textuelle, iconographique et archéologique pour les périodes les plus anciennes de l'histoire qui permettrait de proposer un récit à niveau constant. Les périodes les plus hautes ne sont pas ignorées mais les données qui les concernent sont mobilisées en fonction des héritages qui s'observent dans le présent (ou le passé récent) pour lesquels elles peuvent fournir des éléments de compréhension ou d'explication. Ce récit a également pour finalité — et c'est le deuxième objectif de l'étude — d'être un **support de médiation** qui favorise le dialogue entre élus, acteurs et usagers du territoire et permette d'accompagner l'émergence de nouveaux projets (urbains, de nature, de mobilité, etc.) voire d'un nouveau projet urbain (**Figure 2**).

Pour réaliser ces deux objectifs, le travail se fonde sur les acquis méthodologiques et conceptuels de l'archéogéographie, discipline qui place l'analyse des formes paysagères au centre de son enquête et fait de la compréhension des héritages planimétriques, l'objet de son étude<sup>3</sup>. L'archéogéographie part du constat, établi au terme de quarante ans de recherches, que les milieux actuels sont le produit hérité de constructions 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

<sup>2</sup> BERCOVITZ (R.) et LABORDE (J.), *Etude archéogéographique, analyse historique des paysages, des dynamiques historiques dans le périmètre des secteurs de projets urbains Marne et Soleil*, Mairie de Mérignac, 2015, 40 pages.

<sup>3</sup> CHOUQUER (G.), *L'étude des paysages ; essais sur leurs formes et leur histoire*, Paris, 2000 ; *Objets en crise, objets recomposés. Transmissions et transformations des espaces historiques ; enjeux et contours de l'archéogéographie*, *Etudes rurales*, n° 167-168, juillet-décembre 2003 ; *Quels scénarios pour l'histoire du paysage ? Orientations de recherche pour l'archéogéographie* (préface de Bruno Latour), Coimbra, Porto, 2007.

présent et imposent, par les héritages dont ils sont porteurs, leurs sujétions aux évolutions actuelles. De ce point de vue, ces études montrent que les formes et logiques héritées du passé lointain sont aussi importantes — sinon plus — que celles mises en place et en œuvre à partir de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle alors que ces dernières sont perçues, de prime abord, comme déterminantes compte tenu de leur prégnance apparente dans l'espace.

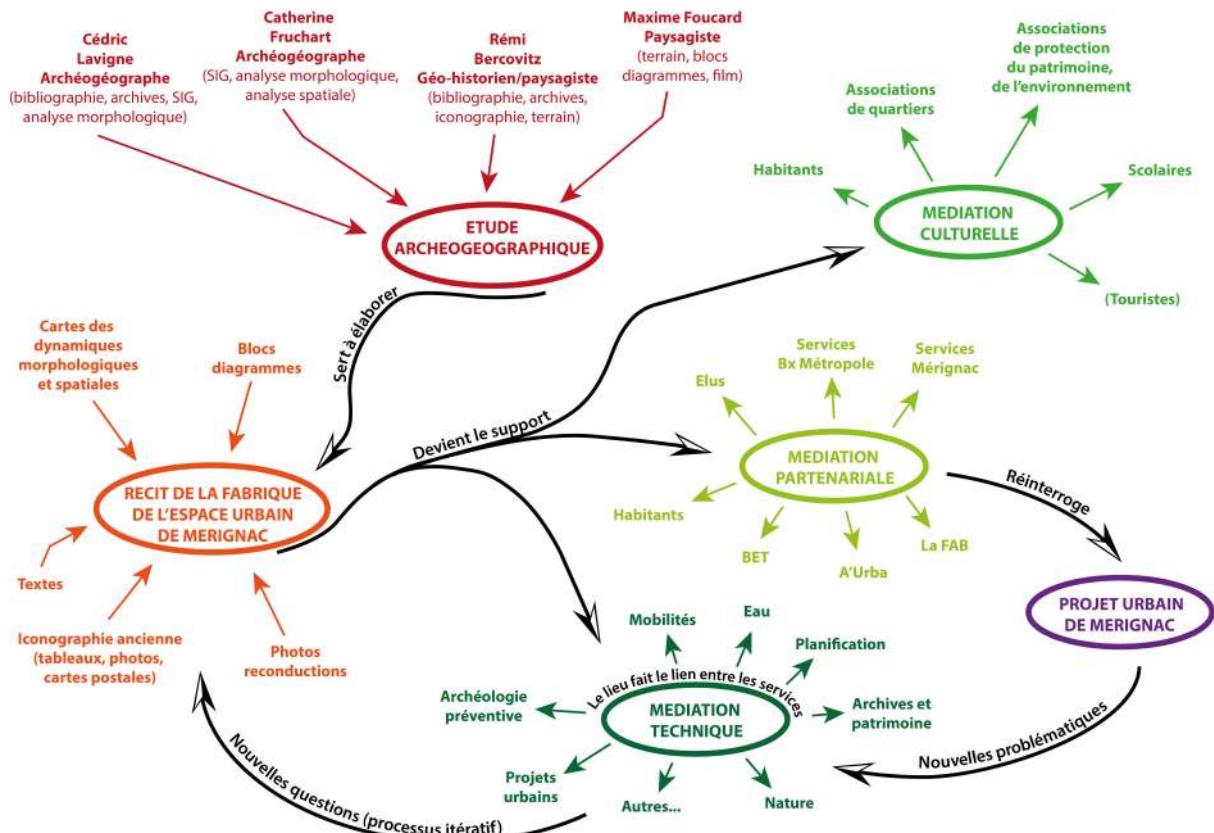


Figure 2 : Les objectifs de l'étude archéogéographique de Mérignac.

L'analyse morphologique est croisée à une approche spatialiste qui permet de corrélérer différentes bases de données géolocalisées, plus ou moins récentes, aux documents planimétriques habituels (cartes et plans anciens, photographies historiques, etc.). Ce croisement des données permet de délimiter des espaces géographiques, de les décrire qualitativement et/ou quantitativement et de mettre en évidence des tendances, des évolutions, tant sur des états passés que présents.

Associé à l'approche morphologique et spatialiste, l'arpentage de la ville *in situ* permet de relever et d'identifier à échelle humaine la matérialité concrète de ces différentes entités. Il s'agit, par la lecture fine des lieux, de comprendre ce qui a résisté au temps (l'héritage) ou non (le remplacement) et de quelle manière : les modifications de détail, les évolutions d'ensemble dans toutes leurs nuances et leurs conséquences sur les cadres de vie. Ce travail de collecte sur le terrain constitue une base de données qui répond de façon complémentaire aux connaissances produites par l'analyse archéogéographique. De cette manière, le croisement des deux approches permet

l'expression et la représentation des paysages à des échelles multiples (de la métropole à la rue) et dans des dimensions variées (de la vue en plan à la vue subjective).

Le récit se fonde sur un texte, bien sûr, mais aussi un corpus d'iconographies anciennes (tableaux, gravures, cartes postales, etc.), des photos reconductions et une série de cartes dynamiques (morphologique et spatiale) qui permet d'appréhender l'évolution de la tache urbaine, du réseau viaire, du chevelu hydrographique, des espaces agricoles et naturels (notamment des boisements anciens). Le bloc diagramme évolutif a été également utilisé, permettant de faire le lien entre différentes époques, dimensions et échelles d'appréhension de la commune. Ce type de figuration en trois dimensions est fondé sur une schématisation des composantes principales du paysage. Il fournit un mode de représentation qui rend intelligible, à un public non-initié, les caractéristiques propres de chaque époque et par comparaison d'appréhender les grandes mutations qui se sont opérées entre le XIX<sup>e</sup> siècle et aujourd'hui.

Le rapport s'organise en trois parties qui correspondent aux trois grandes phases de fonctionnement et transformation du territoire identifiées par l'analyse : 1- Mérignac au début du XIX<sup>e</sup> siècle : un territoire rural lié à Bordeaux ; 2- L'extension urbaine (fin XIX<sup>e</sup>-milieu du XX<sup>e</sup> siècle) ; 3- La grande transformation (deuxième moitié du XX<sup>e</sup>-début du XXI<sup>e</sup> siècle). Dans la conclusion, nous attirons l'attention sur quelques tendances lourdes mises en évidence par l'analyse des dynamiques de longue durée et sur des problématiques émergentes susceptibles d'orienter les futures politiques publiques.

# 1. MÉRIGNAC AU DÉBUT DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE : UN TERRITOIRE RURAL LIÉ À BORDEAUX

Le plan cadastral de 1810 permet de caractériser l'occupation et l'exploitation du sol au début du XIX<sup>e</sup> siècle (**Figure 3**). C'est un territoire rural fortement lié à la ville de Bordeaux, tant par ses voies de circulation est/ouest que par l'export de ses productions agricoles.

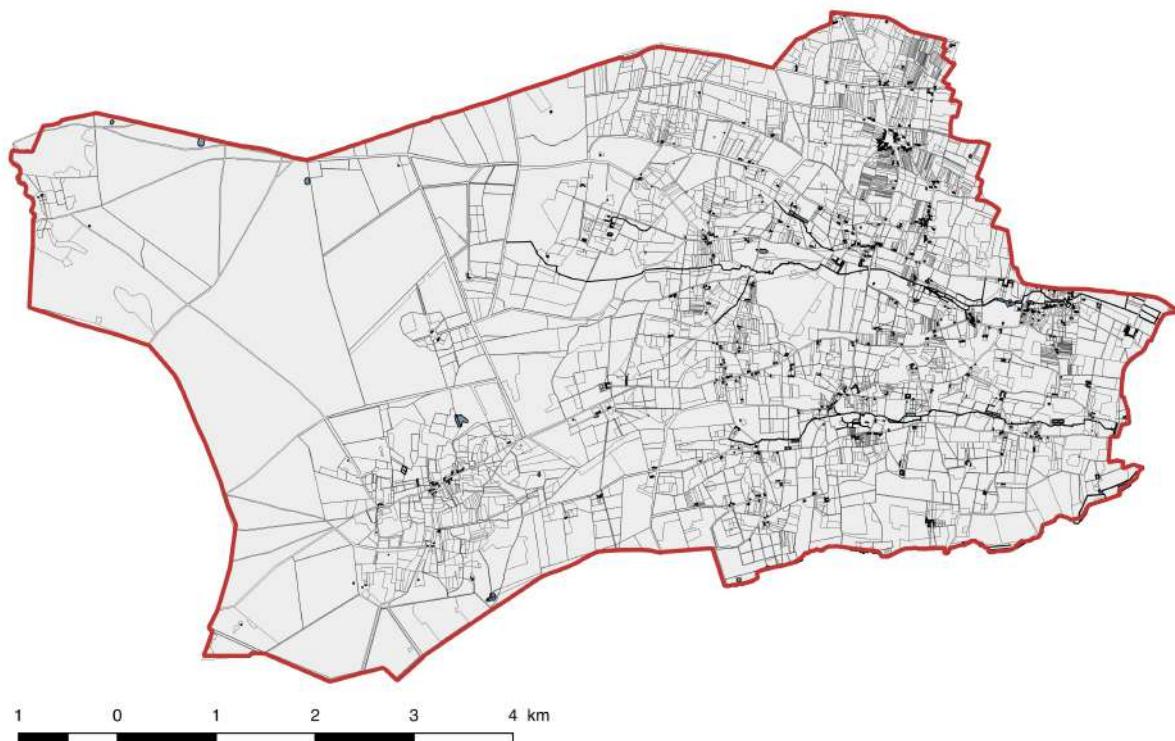


Figure 3 : Vectorisation sous SIG des 22 planches du cadastre de 1810. Chaque information (parcelle, bâti, etc.) a fait l'objet d'un *shapefile* spécifique.

## 1.1. Un territoire polycentrique...

A considérer le bâti, on constate qu'il s'organise en un semis de hameaux (Capeyron, le Jard, le Bourg, les Places, Pichey, Labatut, Lallemagne, Arlac, Les Eyquems, Beutre), constitué chacun de quelques dizaines de maisons (**Figure 4**). Ces hameaux sont implantés le long de voies ou de chemins (Les Eyquems, Le Jard, Beutre, par exemple) ou au carrefour de plusieurs d'entre eux (Capeyron, Pichey, par exemple). Aucun plan remarquable n'apparaît qui témoignerait d'une planification de l'habitat. Tout au plus peut-on remarquer l'importance de la place de certains hameaux (à Capeyron, Pichey et aux Places) qui est caractéristique des lieux de réunion agricole (foirail). Le hameau du Bourg est un hameau parmi les autres, dont la centralité n'est

pas affirmée à cette époque par une concentration particulière de maisons. Elle l'est en revanche par sa fonction religieuse en raison de la présence de l'église Saint-Vincent.

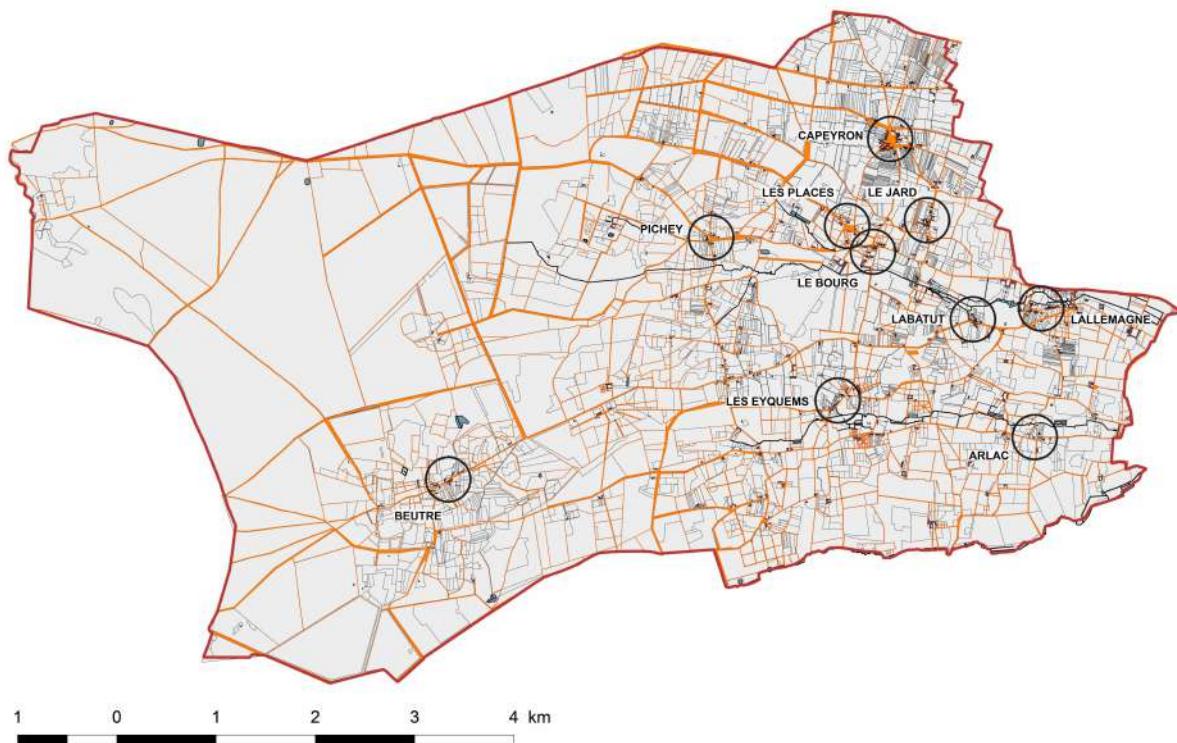


Figure 4 : Carte des hameaux de Mérignac, d'après le cadastre de 1810.

Bien que l'on ne dispose pas de fouilles archéologiques fournissant des éléments de datation fiables, l'implantation de ces hameaux peut être rapportée au Moyen Âge, au sens large, sans plus de précision. Fait probablement exception le hameau du Bourg où ont été découverts, à proximité et dans le sous-sol de l'église Saint-Vincent (XII<sup>e</sup> siècle), des vestiges épars de l'âge du Bronze, de l'âge du Fer, de l'époque romaine et du premier Moyen Âge (nécropole carolingienne)<sup>4</sup>. Ces vestiges témoignent d'une occupation ancienne du lieu, sans qu'on puisse la caractériser ni affirmer qu'elle a été continue depuis les plus hautes époques.

Deux sites fortifiés de l'époque médiévale, le château d'Espagne et la tour de Veyrines, sont attestés sur la commune. Le château d'Espagne, situé au bord de la Devèze et à proximité de l'église Saint-Vincent, est une maison noble mentionnée pour la première fois en 1220/30. Arnaud d'Espagne est dit seigneur de Mérignac (*dominus de Mairinhac*) et doit l'hommage au Duc d'Aquitaine « *pro castelo de Marinhac et pro villa de Caberns* »<sup>5</sup>. Cette maison noble est mentionnée à nouveau en 1274, dans la

<sup>4</sup> SAUTREAU (J.), "Le site de l'ancienne église Saint-Vincent de Mérignac", *Bulletin et mémoires de la Société archéologique de Bordeaux*, tome LXXV, 1984, p. 21-27 ; RÉVEILLAS (H.) dir., *Mérignac, ZAC Centre ville, îlot 2, rapport d'opération d'archéologie préventive du 24/04/2017 au 02/06/2017*, Bordeaux Métropole, juin 2019, 3 volumes.

<sup>5</sup> Archives départementales de la Gironde, 4J73.

dans la grande enquête féodale dite des *Recogniciones feodorum* qui recense la société nobiliaire en bordelais. Arnaud d'Espagne y reconnaît tenir du roi duc sa *domus nova* de Mérignac (*domum suam de mairinhaco novam*), ce qui tend à penser qu'elle a alors été reconstruite. Les Espagne y portent le titre de *dominus*, soit la catégorie la plus élevée de l'aristocratie bordelaise<sup>6</sup>. En 1543, cette maison est "en ruyne et tumbée" et fait l'objet d'une reconstruction totale par Arnaud de Lestonnac, bourgeois de Bordeaux, qui l'acquiert d'Isabeau de Lane. Le logis était alors de plan rectangulaire, divisé à chaque niveau en deux pièces seulement, mais très vastes. Y était accolé un escalier hors d'œuvre implanté vraisemblablement dans une tour. A proximité se trouvaient une étable, un chai et une cave à vin : cette maison noble n'avait pas seulement une fonction d'ostentation et d'agrément, mais assurait également l'exploitation d'un domaine. C'est à partir de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle que la Maison d'Espagne est désignée tantôt par cet ancien nom, tantôt par celui de Maison du Parc qui finira par l'emporter (**Figure 5**). Cette maison est vraisemblablement reconstruite au début du XVII<sup>e</sup> siècle, puis à nouveau en 1855, avant d'être détruite en 1962 pour laisser place à un ensemble de bâtiments modernes dénommé "Résidence Parc du Château"<sup>7</sup>.

La tour de Veyrines, second site fortifié de Mérignac, est située en bordure du ruisseau des Ontines, à proximité du hameau des Eyquems. C'est la porte-donjon d'un château, aujourd'hui disparu, dont la construction a été autorisée en 1290 par le roi d'Angleterre, qui indique, dans une lettre adressée à son sénéchal d'Aquitaine, avoir "permis à notre cher et fidèle sujet, Arnaud de Blanquefort, d'entourer de murs et de palissades à volonté son manoir de Veyrines qu'il tient de nous". A partir du XV<sup>e</sup> siècle, la seigneurie de Veyrines devient une baronnie qui s'étend sur les paroisses de Mérignac, Pessac et Saint-Jean-d'Illac, son seigneur exerçant la haute justice sur ce vaste territoire. En 1526, cette baronnie passe par achat aux maires et jurats de Bordeaux, qui, pour limiter les conflits avec les seigneurs voisins font procéder à la pose de bornes autour de la paroisse de Mérignac<sup>8</sup>. En 1612, le château de Veyrines est en très mauvais état et deux jurats de Bordeaux prévoient d'y réaliser d'importantes réparations. Mais le bâtiment et la charpente du château s'effondrent avant que les travaux ne commencent. Diverses réparations sont effectuées au cours du XVII<sup>e</sup> siècle. Le 2 octobre 1700, les murs du château menacent ruine et leur démolition est décidée. Seule est conservée la porte-donjon qui subsiste aujourd'hui. Elle a été classée monument historique en 1875 (**Figure 6**). Son architecture permet de dater sa construction de la fin du XIII<sup>e</sup> siècle ou du début du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> HIGOUNET (Ch.), « La société nobiliaire en bordelais à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Statistiques et topographie », dans *Villes, société et économies médiévales*, Bordeaux, 1992, p. 242.

<sup>7</sup> ROUDIE (P.), "L'ancien château du Parc ou d'Espagne à Mérignac", *Revue archéologique de Bordeaux*, tome LXXVII, 1986, p. 69-72.

<sup>8</sup> CAUDERAN (abbé), "Bornes anciennes servant de limites administratives dans la banlieue de Bordeaux", Congrès scientifique de France (Bordeaux 1861), tome IV, Paris, Bordeaux, 1863, p. 751-770 ; SAUTREAU (J.), "Bornes anciennes des limites de la commune de Mérignac", *Revue archéologique de Bordeaux*, tome LXXIX, 1988, p. 137-140. Sur les 30 bornes identifiées sur le terrain par l'abbé Caudéran en 1850, J. Sautreau n'en a retrouvé que 7 en 1986.

<sup>9</sup> SAUTREAU (J.), "A Mérignac : la tour de Veyrines et ses peintures murales", *Revue archéologique de Bordeaux*, tome LXXIX, 1988, p. 89-96.



Figure 5 : Jean Baptiste Dubourdieu (1785-1864), La maison noble Duparc, XIX<sup>e</sup> siècle, dessin, Fond Delpit - Bibliothèque municipale de Bordeaux.



Figure 6 : Jean Baptiste Dubourdieu (1785-1864), La Tour de Veyrines, XIX<sup>e</sup> siècle, dessin, Fond Delpit - Bibliothèque municipale de Bordeaux.

Le château d'Espagne, tout comme le château de Veyrines, sont à l'écart des hameaux et ne se sont pas imposés comme structures centrales du réseau de l'habitat. Ils jouaient, néanmoins, un rôle majeur de contrôle des flux de circulation puisque chacun était implanté en bordure de chemins importants qui traversaient le territoire de Mérignac d'Est en Ouest et du Nord au Sud.

La répartition de ces hameaux, à l'intérieur des limites du territoire de Mérignac, est singulière. Neuf des dix hameaux sont, en effet, situés dans la partie Est de la commune, alors qu'un seul (Beutre) se trouve dans la partie Ouest. Cette distribution de l'habitat ancien se superpose assez bien avec la distribution des couches géologiques du sous-sol (**Figure 7**), ce qui pourrait indiquer une attractivité préférentielle de certains contextes environnementaux. Le territoire de Mérignac est en effet une zone de contact Est/Ouest entre deux formations géologiques : celle des nappes alluviales anciennes, constituées de sables et d'argiles, à l'Ouest (en jaune clair sur la carte), et celle des terrasses alluviales de la Garonne, formées de graves (en rouge, jaune foncé et orange, respectivement pour la première, seconde et troisième terrasse), incisées par les cours de la Devèze, des Ontines et du Peugue, à l'Est (en gris).

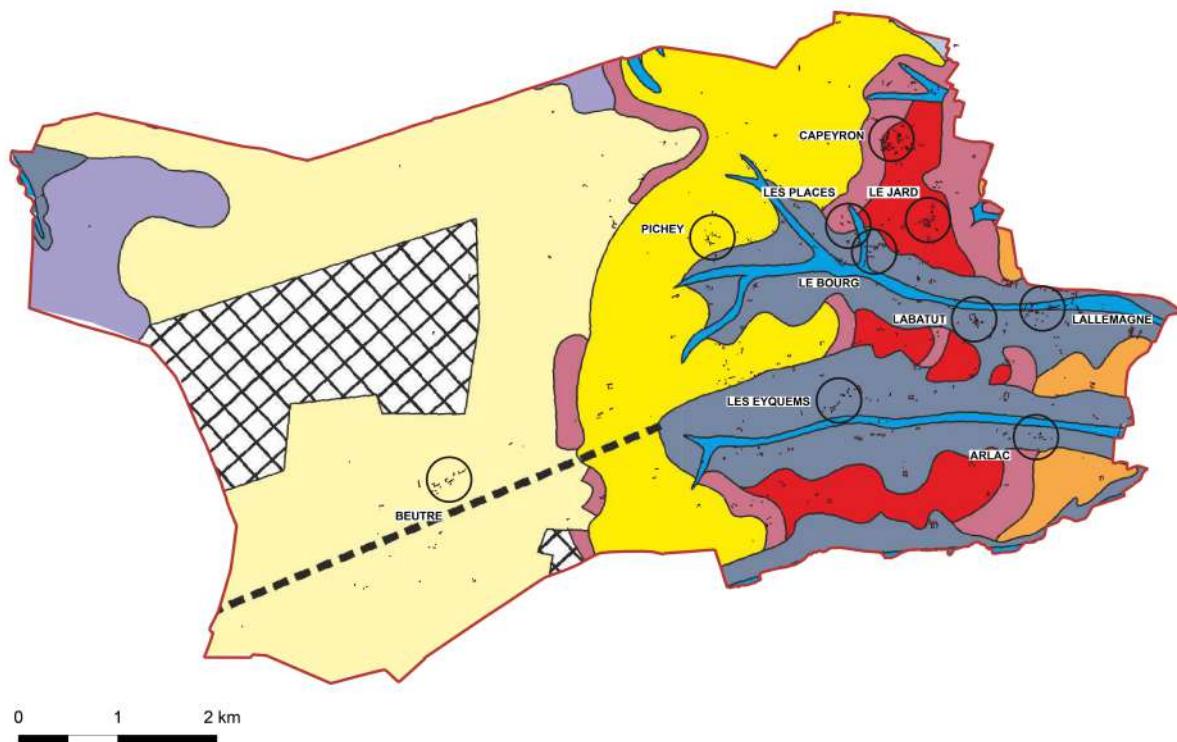


Figure 7 : Report de la carte de l'habitat de Mérignac en 1810 sur la carte géologique de la commune.

Les neuf hameaux situés à l'Est de la commune sont implantés sur les terrasses de la Garonne (Pichey, Capeyron, Le Jard, Le Bourg, Les Places) ou dans le lit majeur des rivières qui les entaillent (Labatut, Lallemagne, Arlac, Les Eyquems). Ces

formations géo-pédologiques ont des caractéristiques variées qui sont propices à la polyculture. Seul le hameau de Beutre, à l'Ouest de la commune, est situé dans la zone des sables. Cette implantation, de prime abord peu favorable à l'agriculture, pourrait s'expliquer par des facteurs à la fois physiques et historiques. Le premier est la présence d'un léger relief qui place le hameau de Beutre à une altitude d'environ 50 mètres, à l'abri de la stagnation de l'eau et des remontées de nappes (**Figures 8** (transect jaune) et **9**).

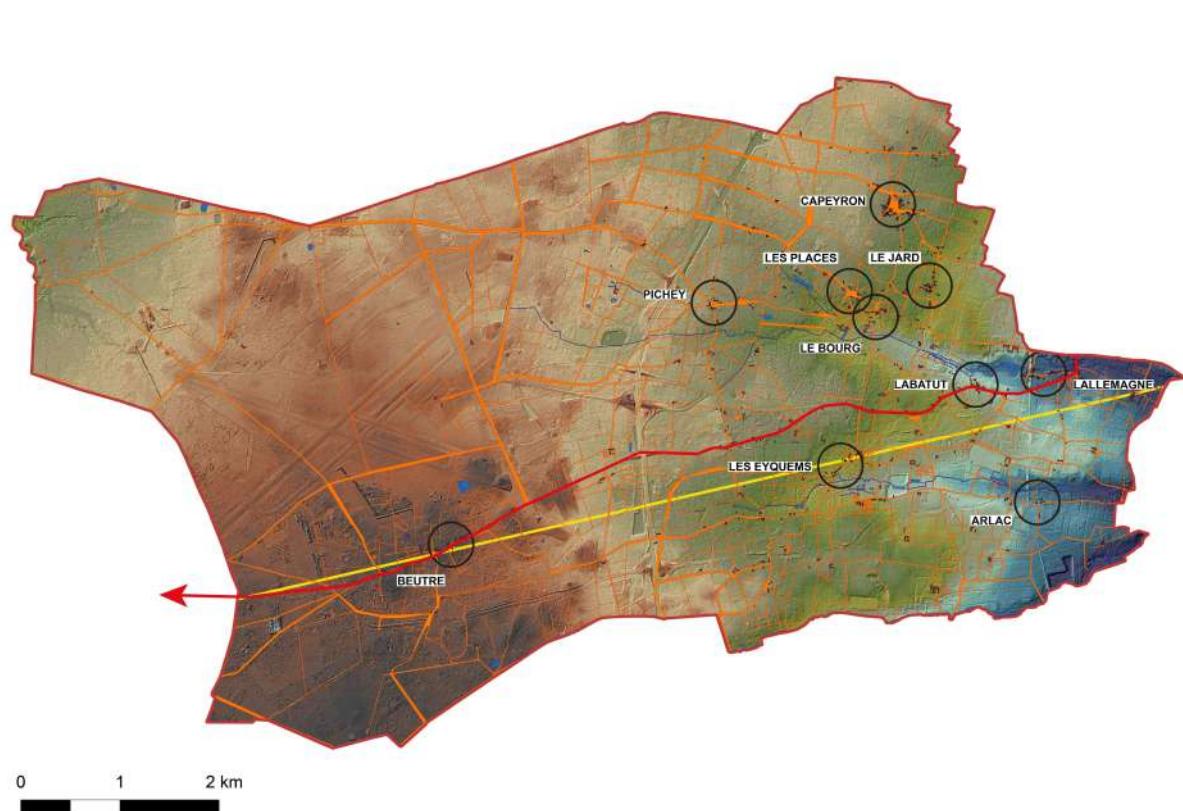


Figure 8 : Modèle Numérique de terrain (MNT) de la commune de Mérignac. La ligne jaune correspond au profil topographique de la figure 9, ci-après.

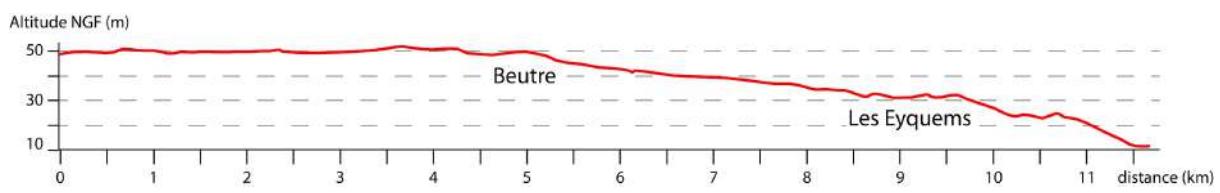


Figure 9 : Profil topographique de la commune de Mérignac dans le sens SO/E.

Le second facteur est la présence d'une voie de grand parcours reliant Bordeaux au Bassin d'Arcachon via Saint-Jean-d'Illac, faisant de Beutre un emplacement privilégié pour un relais d'étape sur cette voie majeure vers l'océan (en rouge). On verra, par ailleurs, que les habitants de Beutre ont su développer un terroir de polycultures varié malgré ces sols sableux, de prime abord peu favorables à l'activité agricole.

## **1.2. et polarisé**

Outre le socle géologique, la concentration remarquable des hameaux dans la partie Est de la commune pourrait ressortir de la transmission d'une forme ancienne inscrite dans la planimétrie dont on peine à dire si elle résulte d'une planification ou d'un processus auto-organisé dans la longue durée. L'analyse des formes met, en effet, en évidence une grande auréole circulaire d'environ 2.500 mètres de diamètre et de presque 6.000 mètres de circonférence, à l'intérieur et au pourtour de laquelle s'organisent les hameaux de la commune (**Figures 10a et b**).

Cette forme circulaire est traversée par deux voies perpendiculaires se croisant au niveau du hameau du Bourg (**Figure 11**, en violet). Sur son pourtour se trouvent quatre hameaux, tous situés à l'extérieur de la limite, distribués avec une régularité spatiale assez remarquable : Capeyron, au Nord, Pichey, à l'Ouest, Les Eyquems, au Sud, et Lallemagne, à l'Est. Au niveau de chaque hameau, et à proximité de la limite de l'auréole, on observe, à chaque fois, une patte d'oie qui pourrait désigner un passage obligé (**Figures 12 et 13**). A Capeyron, cette convergence de voies est associée à une place de village située à l'extérieur de l'enveloppe qui avait, selon toute vraisemblance, une fonction de marché ou de foirail. Cette observation vaut aussi probablement pour le bourg de Pichey dont le chemin qui le relie à la forme circulaire a une forme curieusement évasée, en pointe de flèche (**Figure 14**). La comparaison de la carte de Masse de 1724 et du plan de 1810 révèle qu'un glissement du hameau s'est opéré vers l'Ouest, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, le plaçant au carrefour de la voie qui remonte vers le Nord. A noter, enfin, que d'autres secteurs présentent une convergence de voies associée à une place sans qu'un habitat se soit fixé autour, comme entre Pichey et Capeyron (**Figure 15**).

Le tracé de cette enveloppe circulaire est matérialisé au sol par une succession de chemins et de limites parcellaires. Il est interrompu sur plusieurs portions, à l'Est et au Nord-Ouest, ce qui pourrait s'expliquer par des aménagements postérieurs à la forme circulaire (**Figure 16**) : le parc du château de Bourran, à l'Est (en orange) ; une vaste trame parcellaire constituée de trois bandes parallèles qui organise l'espace situé au nord et à l'ouest du hameau de Capeyron (en vert).

Ajoutons, enfin, que cette auréole est à cheval sur plusieurs formations géopédologiques, soit les première et seconde terrasses de la Garonne et la plaine alluviale de la Devèze (**Figure 7**, ci-dessus), et que sa forme ne doit rien à la topographie ni à l'hydrographie (**Figure 8**, ci-dessus).

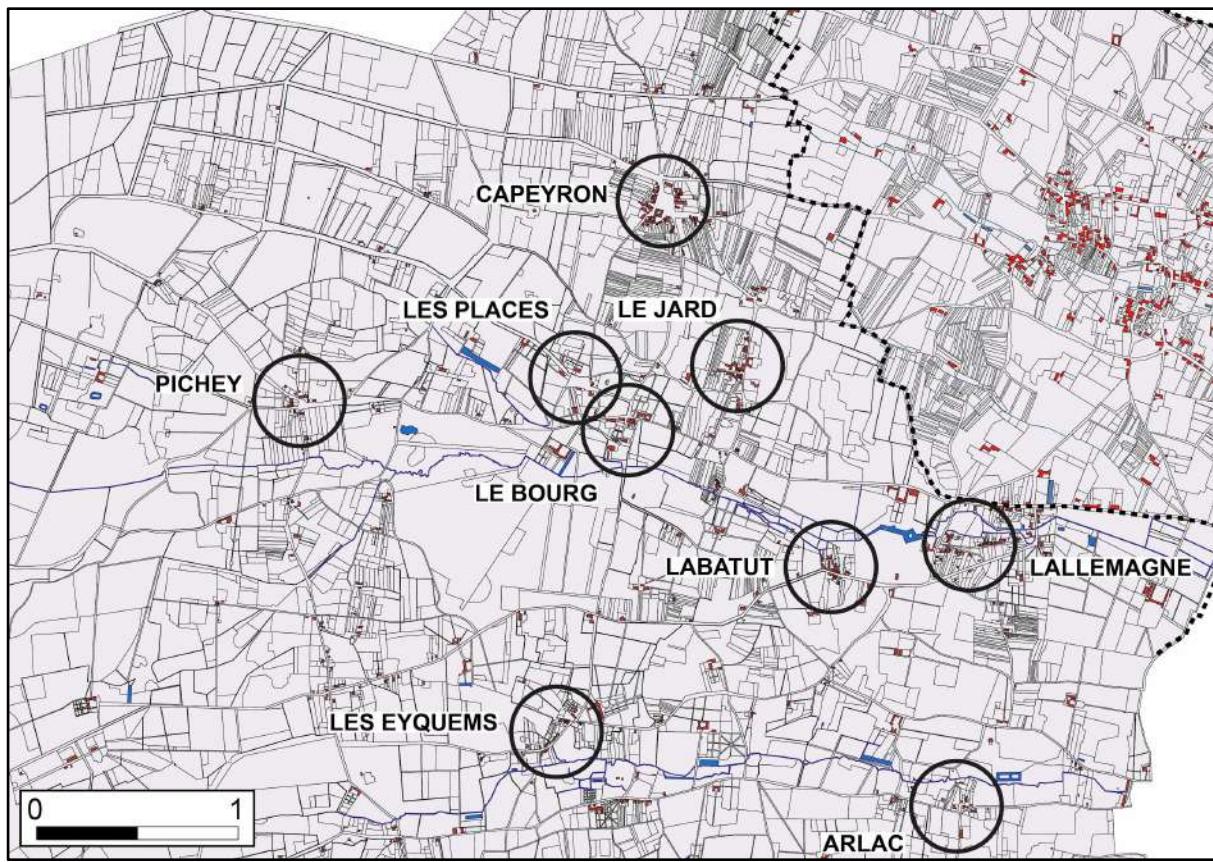


Figure 10a : Les hameaux du Nord-Est de la commune, d'après le cadastre de 1810.

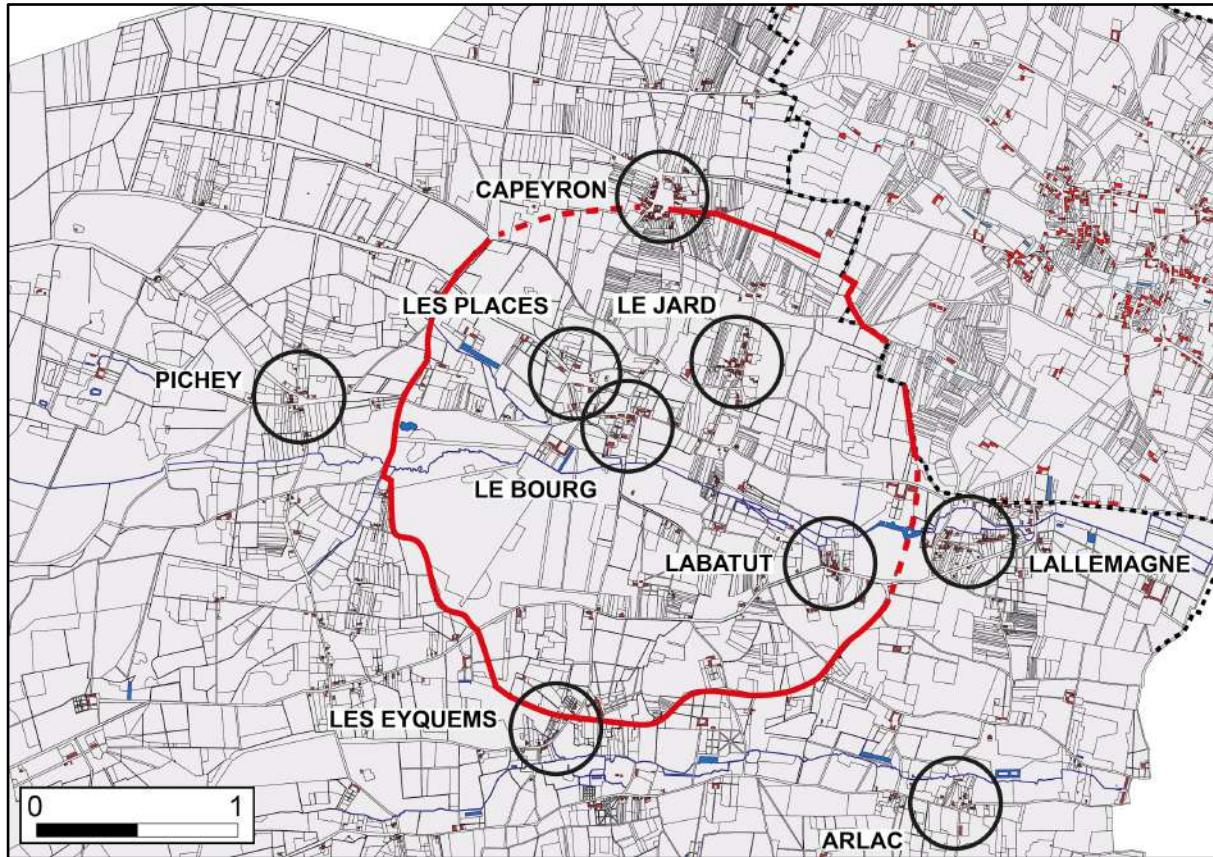


Figure 10b : Cartographie d'une grande forme circulaire au NE de la commune.

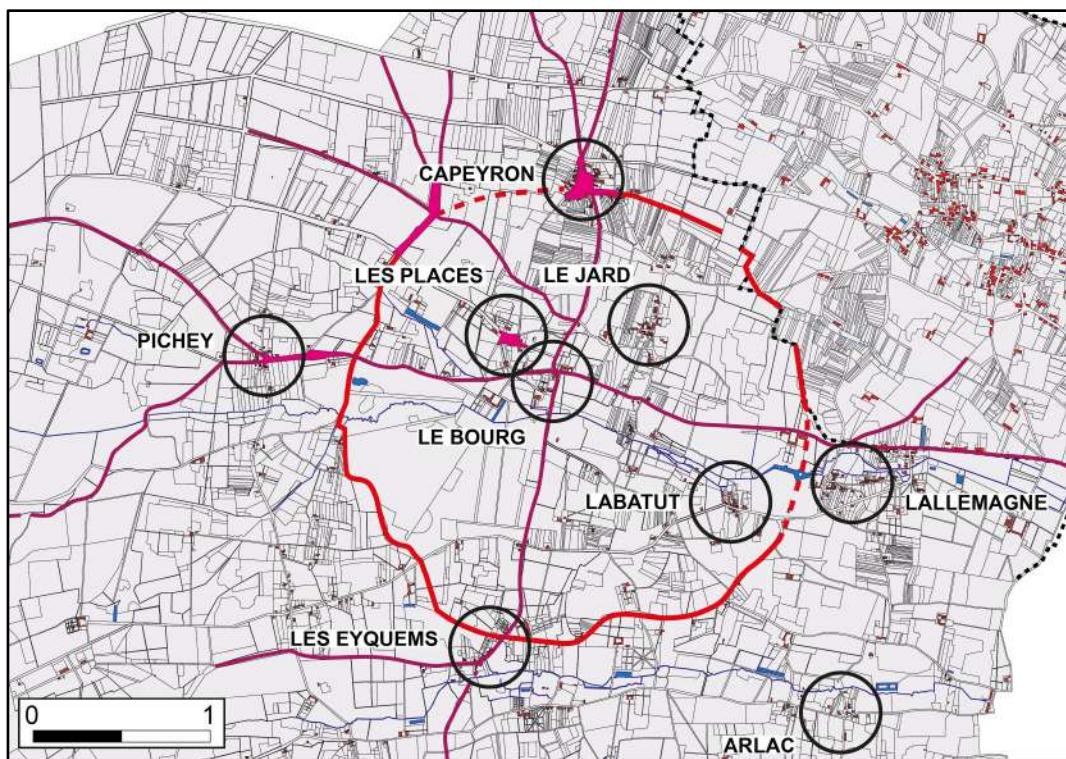
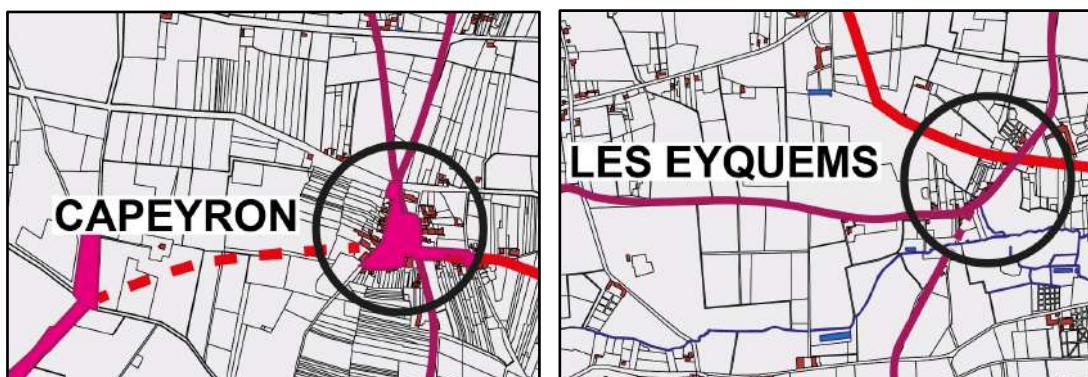
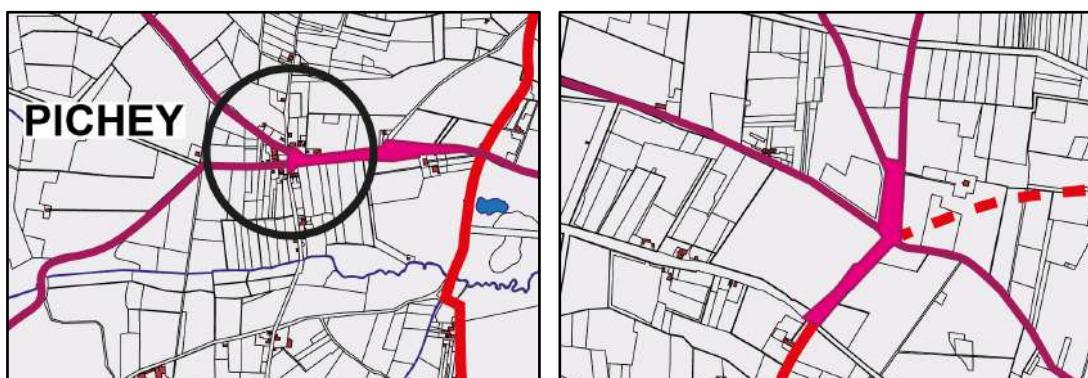


Figure 11 : Le carrefour des voies, approximativement au centre de l'auréole, et les pattes d'oie situées à l'approche des hameaux, en bordure de l'enveloppe circulaire



Figures 12 et 13 : La convergence des voies au contact de l'auréole (en rouge) au niveau des hameaux de Capeyron et des EYQUEMS.



Figures 14 et 15 : La convergence des voies au niveau du hameau de Pichey et dans le secteur situé entre Pichey et Capeyron.

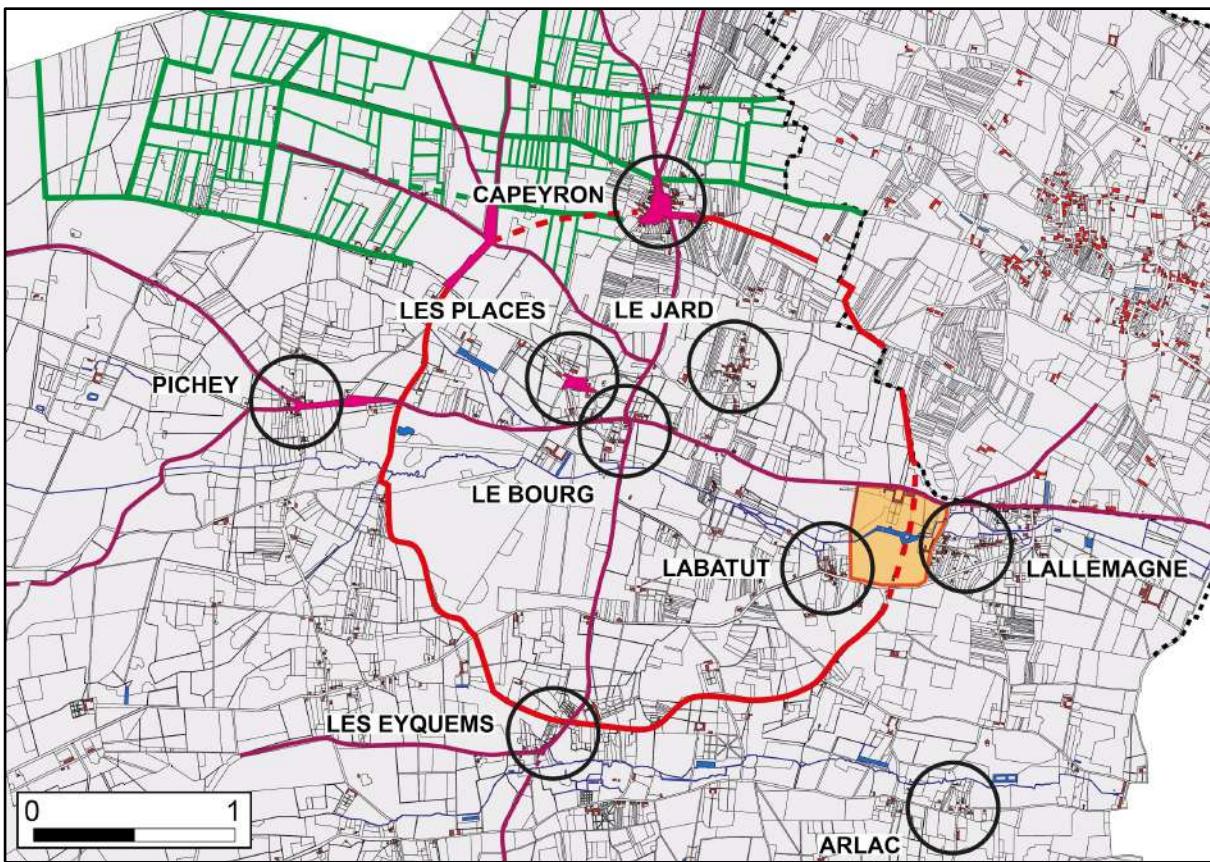


Figure 16 : La trame en bandes co-axiales (en vert) et le parc de Bourran (en orange) coupent le périmètre de la forme en auréole, au Nord-Ouest et à l'Est.

Si l'enveloppe circulaire s'individualise nettement dans le dessin du parcellaire, l'organisation des formes à l'intérieur de la limite ne présente pas, en revanche, de caractéristiques spécifiques (**Figure 17**). Les quartiers s'organisent selon les deux grandes voies Est/Ouest et Nord/Sud précédemment décrites (en violet, **Figure 16**), chacun des quatre cadans ainsi délimité présentant des spécificités propres. Dans le cadran Nord-Ouest, on observe une division en oblique, parallèle au cours du Renard, petit affluent de rive gauche de la Devèze. L'habitat s'y dispose à proximité du carrefour central, en glissant vers le hameau des Places, associant petites maisons et grandes demeures, appelées chartreuses en bordelais (cercles verts, **Figure 17**). Dans le cadran Nord-Est, les quartiers sont plus petits et se disposent selon un maillage rectangulaire orienté Nord/Sud (en gris). Les maisons, majoritairement de taille modeste, sont disposées préférentiellement le long d'un des axes formant le hameau du Jard. Ce maillage s'estompe en bordure de l'auréole, laissant place à un grand quartier de forme irrégulière. Le cadran Sud-Ouest est entièrement occupé par le château du Parc et son domaine ; c'est dire son importance encore au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Enfin, le cadran Sud-Est est occupé très largement par de grandes demeures qui occupent presque chacune un quartier entier, tandis que des maisons de taille plus modeste sont disposées le long de la diagonale qui coupe l'auréole (en jaune). On montrera, plus loin dans le texte, que cette voie est relativement tardive, en tous les cas très postérieure à la forme en auréole. A noter, enfin, que plusieurs chemins (neuf au total, marqués par des croix) viennent buter sur la forme en auréole sans se prolonger à l'intérieur, ce qui

souligne, sur le plan morphologique, l'articulation de cette forme à des entités fonctionnelles durables qui structurent le paysage.

Cette forme, telle qu'on peut l'observer sur le plan cadastral de 1810, est, à cette date, une forme héritée puisqu'elle est déjà visible au début du XVIII<sup>e</sup> siècle sur la carte de Masse (**Figure 18**). C'est aussi une forme transmise dans la mesure où on peut l'observer sur les cartes postérieures, comme celle de 1950 où elle s'individualise nettement dans le réseau des voies (**Figure 19**). Ainsi, cette forme circulaire semble être un élément particulièrement résilient du paysage de Mérignac.

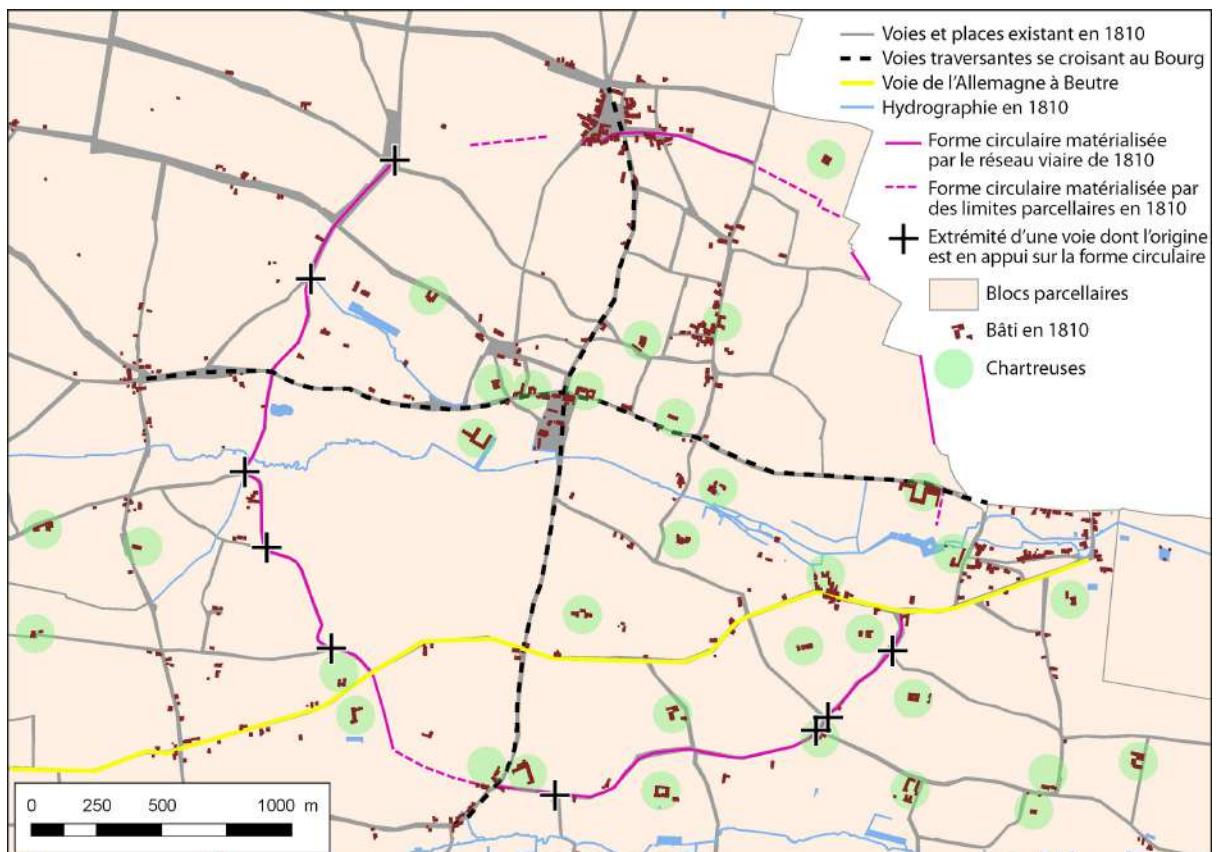


Figure 17 : L'organisation des formes par quartiers à l'intérieur de l'auréole (les cercles verts identifient les chartreuses).

Comment interpréter cette forme et à quelle période de l'histoire la rapporter ? Rien, dans les textes et la bibliographie que nous avons consultés, ne la documente. Pour autant, ce type de formes en auréole est assez commun dans les planimétries paysagères, particulièrement lorsqu'il est associé à une occupation médiévale où il peut renvoyer, suivant les cas, à une délimitation juridique (**Figure 20**), à un ouvrage défensif (**Figure 21**) ou à un aménagement agraire. Ces exemples peuvent nous aider à avancer dans l'interprétation de la forme circulaire de Mérignac.

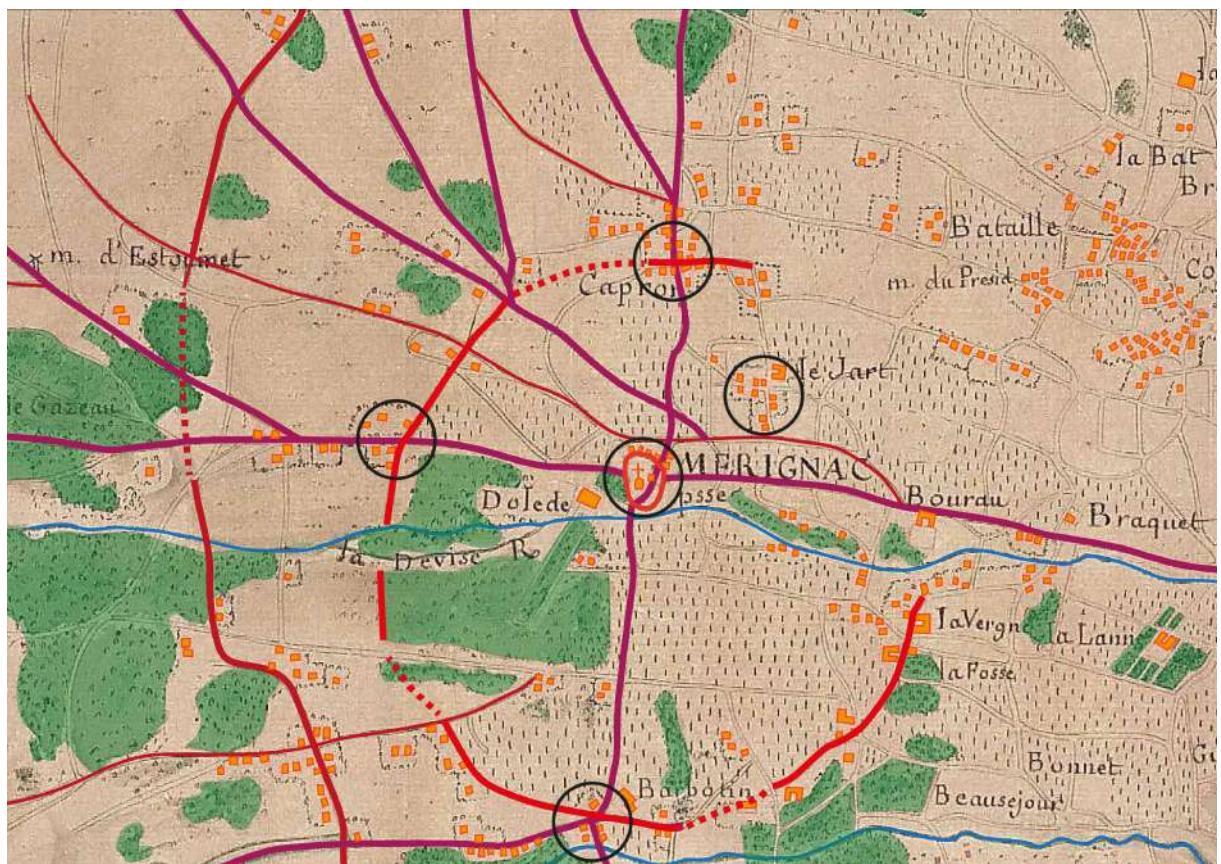


Figure 18 : Cartographie de la forme circulaire, d'après la carte de Masse (1724).

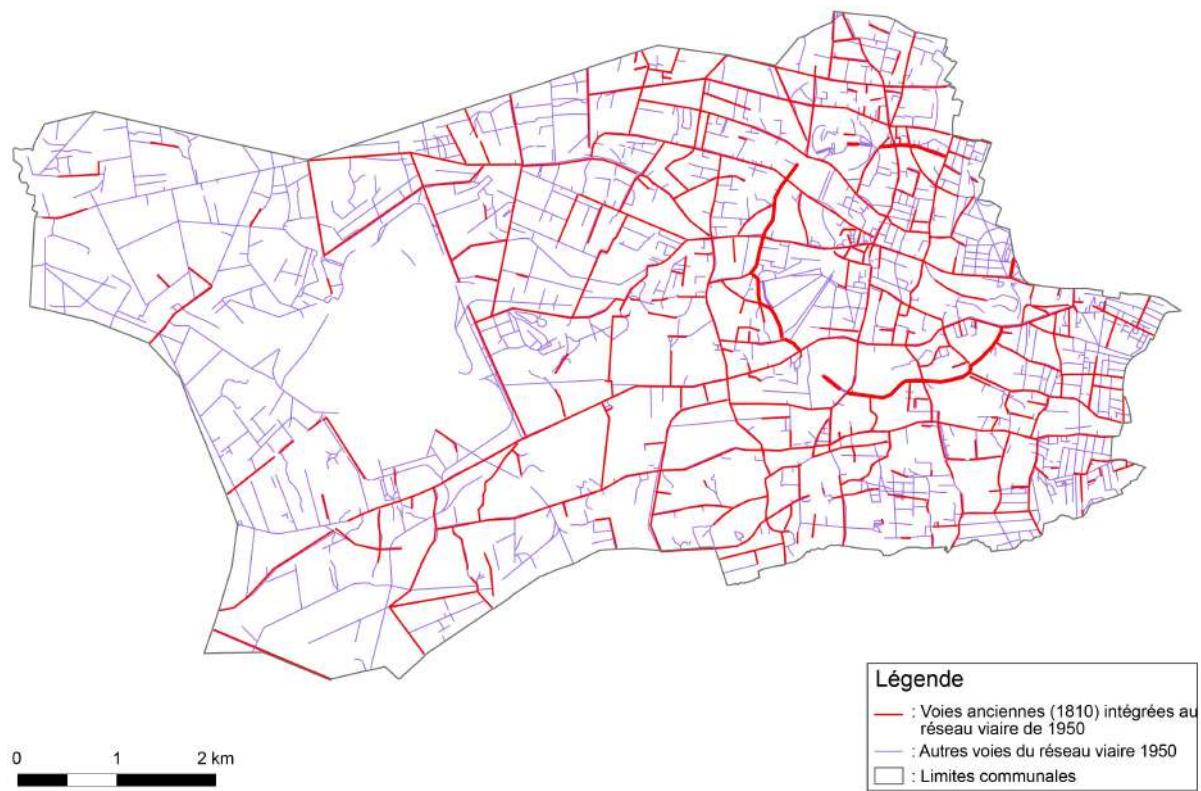


Figure 19 : La transmission de la forme circulaire dans le réseau viaire de 1950.



Figure 20 : La délimitation du territoire de franchise, concédé au bourg d'Ergnies (Somme) en 1210, reste conservée sous l'aspect d'un chemin (en rouge).

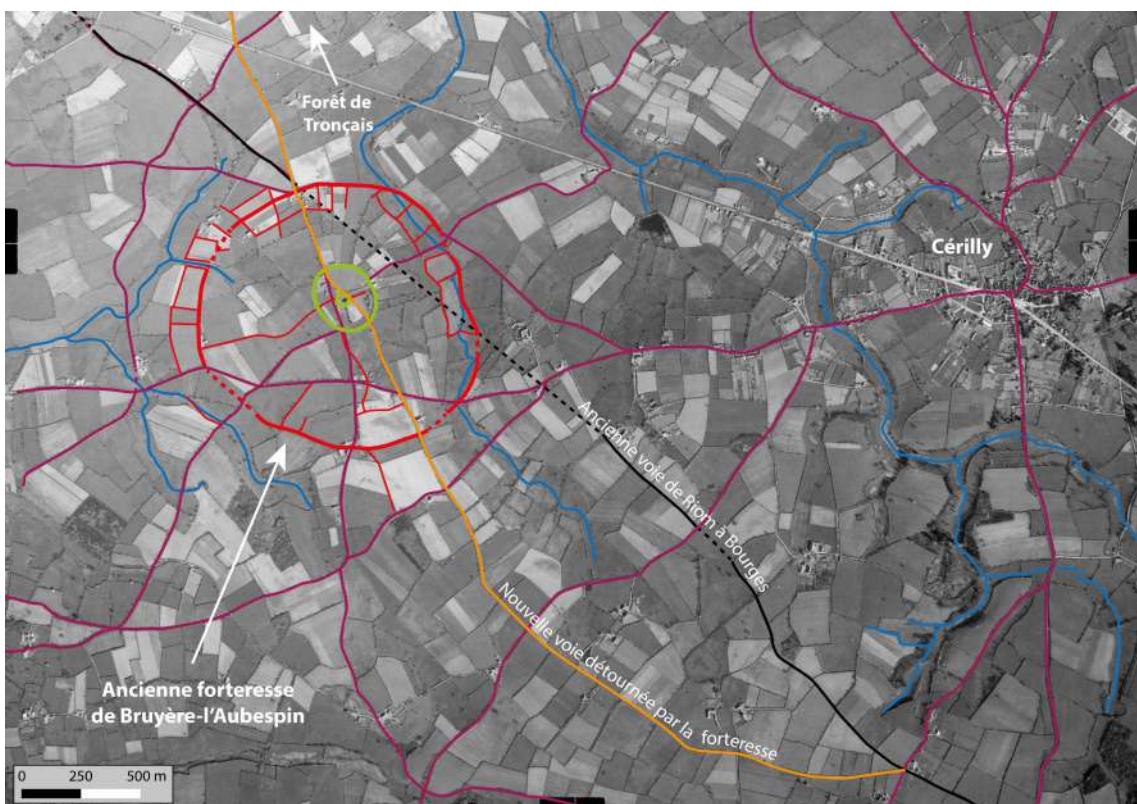


Figure 21 : A deux kilomètres à l'ouest de Cérilly (Allier), les formes du paysage conservent la mémoire de l'ancienne forteresse de Bruyère-l'Aubespine (en vert), détruite au début du XIV<sup>e</sup> siècle, et de son enveloppe de protection (en rouge).

A Mérignac, la proximité géographique de l'église Saint-Vincent (XII<sup>e</sup> siècle) et de la maison noble d'Espagne (XIII<sup>e</sup> siècle), situées au carrefour de deux voies majeures Est/Ouest et Nord/Sud et au centre géométrique de l'auréole, ainsi que les traces d'occupation de l'époque carolingienne (VIII<sup>e</sup>-IX<sup>e</sup> siècles) qui ont été livrées par l'archéologie à proximité de l'église, plaident pour une origine médiévale (au sens large) de cette forme. Partant, quelle interprétation en donner ? Plusieurs scénarii peuvent être envisagés qu'il n'est pas possible de départager. Le premier est celui d'une délimitation juridique par des acteurs et pour des motifs différents : espace de protection autour de l'église Saint-Vincent qui relevait du chapitre de Saint-Seurin de Bordeaux<sup>10</sup> ? mise en défens (protection) d'une portion de forêt contre des défrichements sauvages par les seigneurs de la maison noble d'Espagne ? Ce type de délimitation juridique est fréquent au Moyen Âge et passe généralement par un bornage et un marquage dans le paysage sous la forme de haies ou de chemins, à l'exemple d'Ergnies évoqué ci-dessus (**Figure 20**).

Un second scénario peut être envisagé en lien, cette fois, avec un défrichement. On sait que le territoire de Mérignac a conservé, jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, de nombreux boisements de feuillus et/ou de pins qui couvraient majoritairement la première terrasse de la Garonne et la zone de contact avec le plateau sableux landais (voir ci-dessous). Ces boisements, relativement discontinus on le verra, sont les reliques d'une ancienne forêt royale (*Forest a regis*) qui couvrait probablement au Moyen Âge tout l'ouest de Bordeaux. Ce n'était déjà plus alors un massif forestier continu, mais un archipel de grands ensembles boisés, comme le suggèrent ses différentes dénominations dans les textes du XIII<sup>e</sup> siècle : forêt de Bordeaux (*forest a Burdegale*), forêt de Talence (*forest a Talanssa*), forêt du Bouscaut (*Forest a Boscatquau*), bois de Rostanh, bois de l'hôpital de Cayac, bois de *Cassincorn*, etc. Les textes montrent que les « îlots » de cet archipel étaient, par ailleurs, clairsemés de landes, de prairies et de clairières habitées. De fait, le Roi d'Angleterre et Duc d'Aquitaine Edouard I<sup>er</sup> avait-il relancé le défrichement de cette forêt dans les années 1270, ordonnant à son sénéchal Luc de Thanet de donner à cens ses forêts et de faire défricher la forêt de Bordeaux (*redigi seu faciendi redigi ad agriculturam forestam nostram de Burdegale*)<sup>11</sup>. Partant, le second scénario envisageable serait celui d'un défrichement médiéval de cette ancienne forêt royale, vraisemblablement réalisé à l'initiative des seigneurs de la maison d'Espagne.

Quel que soit le scénario retenu, on peut supposer que les carrefours formés par les deux voies majeures (Est/Ouest et Nord/Sud) qui traversent l'auréole avec la limite

<sup>10</sup> La première mention de l'église Saint-Vincent se trouve dans le cartulaire de Saint-Seurin. Dans un acte de la fin du XII<sup>e</sup> siècle, l'archevêque Arnaud confirme les droits de Saint-Seurin sur l'église, Guillaume Hélie, viguier de Bordeaux, et Arnaud d'Espagne, qui tient cette terre en fief, ayant renoncé à la terre où est élevé l'église. En 1193, l'archevêque Elie attribue au prieuré de Comprian l'église de Mérignac que lui disputait le chapitre de Saint-Seurin, sous réserve qu'il lui paie un cens de vingt sous, AD 33 G 1030, fol. 15 et 16, cité dans RÉVEILLAS (H.) dir., *Mérignac, ZAC Centre ville, îlot 2, rapport d'opération d'archéologie préventive*, ouvr. cité, volume 1, p. 72.

<sup>11</sup> HIGOUNET (Ch.), « Paysages, mise en valeur, peuplement de la banlieue Sud de Bordeaux à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle », dans *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 1977, p. 5-25.

matérielle qui la délimitait initialement (haies, clôture, etc.) aient fixé un habitat (les quatre hameaux que montre le cadastre ancien) et qu'un chemin ait été aménagé le long de la limite pour les relier entre eux, réifiant progressivement la forme dans les paysages et sa transmission jusqu'à aujourd'hui. En ce sens, la disparition de la fonction juridique de la limite à un moment donné de l'histoire (qu'on ne connaît pas) n'a pas empêché que la forme se transmette dans le temps, car elle a joué très rapidement (et a continué à jouer au fil des siècles) un rôle fonctionnel de desserte entre les hameaux.

### **1.3. *Un territoire traversé par des voies de grand parcours***

Outre l'habitat, cette forme en auréole ordonne la plupart des voies de grand parcours qui traversent le territoire de Mérignac, soit par attraction, soit par évitement (**Figure 22**). On relève ainsi dans le sens Est/Ouest. : 1- la grande voie reliant Bordeaux à Lège via Martignas-sur-Jalle, au nord de la commune (en vert). Cette voie traverse la forme circulaire et passe par le hameau du Bourg ; 2- au Nord, un tronçon (coupé par la trame planifiée en bandes décrite précédemment) d'une grande voie reliant Bordeaux aux hameaux de Magudas et d'Hastigeac, sur la commune de Saint-Médard-en-Jalle (en jaune). Cette voie passe par le hameau de Capeyron et est tangente à la forme circulaire ; 3- au Sud, la grande voie reliant Bordeaux à Arès par Saint-Jean-d'Illac (en rouge). Cette voie, qui bifurque de la voie de Bordeaux à Martignas-sur-Jalle (en vert) à hauteur du quartier de Lallemagne, passe par les hameaux de Labatut et de Beutre. Elle coupe en diagonale la forme circulaire ; 4- plus au Sud encore, la grande voie qui relie Bordeaux (par la rue du Tondu) à Martignas-sur-Jalle en passant par Arlac (en rose). Cette voie qui longe le cours des Ontines recoupe la route de Bordeaux à Arès, à l'Ouest de Beutre. Elle est coupée au sud de Beutre, sur un linéaire de 700 mètres environ. Cette voie passe au Sud du hameau des Eyquems (donc de la forme circulaire), mais à proximité de la tour de Veyrines.

D'autres voies de grand parcours peuvent être identifiées, cette fois dans le sens Nord/Sud. La première relie le bourg de Pessac, au Sud, à celui de Bruges, au Nord, en passant par les hameaux du Bourg et de Capeyron (en violet). Cette voie traverse la forme circulaire et forme, avec la voie Est/Ouest de Bordeaux à Martignas (en vert), un carrefour central à hauteur du hameau du Bourg. La seconde, au centre de la commune, relie le quartier pessacais du Monteil, au Sud, au bourg d'Eysines, au Nord, en passant par le hameau de Pichéy (en vert clair). Cette voie est coupée, au nord de Pichéy, sur environ un kilomètre, vraisemblablement en raison de l'implantation, dans le deuxième quart du XVIII<sup>e</sup> siècle, de la trame planifiée en bandes précédemment décrite. Son tracé est néanmoins bien visible sur la commune d'Eysines ; sa restitution ne pose donc pas problème. Cette voie contourne par l'Ouest la forme circulaire et semble l'éviter. La dernière voie, enfin, traverse la commune depuis le quartier de Romainville, à Pessac, jusqu'au bourg du Taillan en passant par le hameau de Beutre (en marron foncé). Cette voie est coupée sur environ un kilomètre au nord de Beutre et n'est plus en usage au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

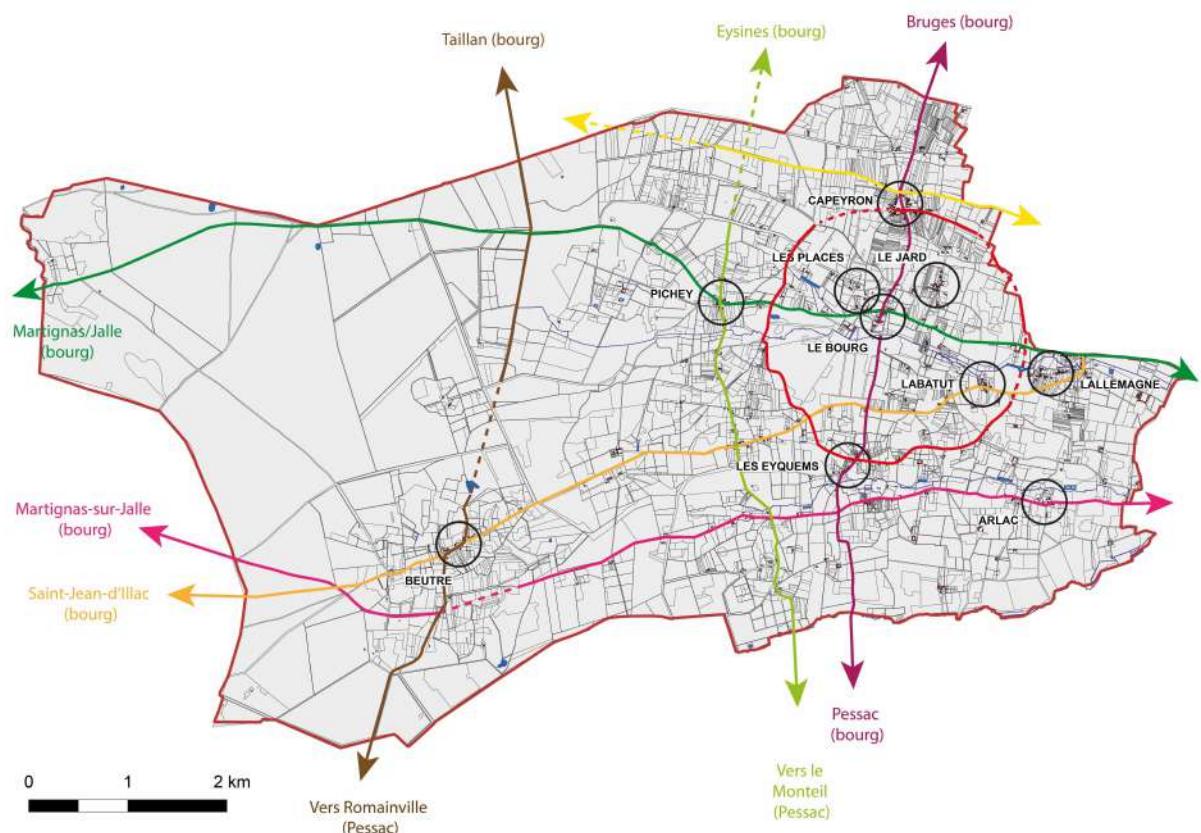


Figure 22 : Le réseau des voies de grand parcours qui traversent Mérignac en 1810 et leur relation morphologique avec la forme circulaire.

L'analyse attentive du cadastre napoléonien permet, par ailleurs, de proposer quelques éléments de chronologie relative entre ces voies. Ainsi, la voie de Lallemagne à Beutre par Labatut (en orange) recoupe en plusieurs endroits des limites parcellaires dans le secteur de Beutre (particulièrement à l'Est du hameau), ce qui indique sa postériorité à ces aménagements parcellaires. Ceci signifie que cette voie est probablement assez tardive et qu'elle s'est développée postérieurement à l'affaiblissement du contrôle des flux induit par la forme circulaire. Partant, les hameaux de Labatut et de Beutre, qui se sont développés sur son axe, pourraient être plus tardifs que les autres hameaux polarisés par l'auréole rouge, soit en plus du Bourg, Capeyron, Pichey, Les Eyquems et Lallemagne. Les hameaux des Places et du Jard pourraient également être plus tardifs, ceux-ci échappant à la logique de desserte imposée par l'auréole rouge. Arlac, en revanche, serait parmi les plus anciens quartiers d'habitat de la commune, la voie rose reliant Bordeaux à Martignas par ce hameau échappant totalement à l'attraction de l'auréole rouge, tandis que le parcellaire s'agence parfaitement le long de son axe. À noter, enfin, qu'un hameau du nom de Pradinat est figuré sur la carte de Belleyme sur l'axe de cette voie dans le secteur de Beutre (**Figure 23**). Ce hameau se serait déplacé vers le Nord lorsque la voie passant par Labatut (en orange) aurait déclassé l'ancienne voie d'Arlac (en rose).

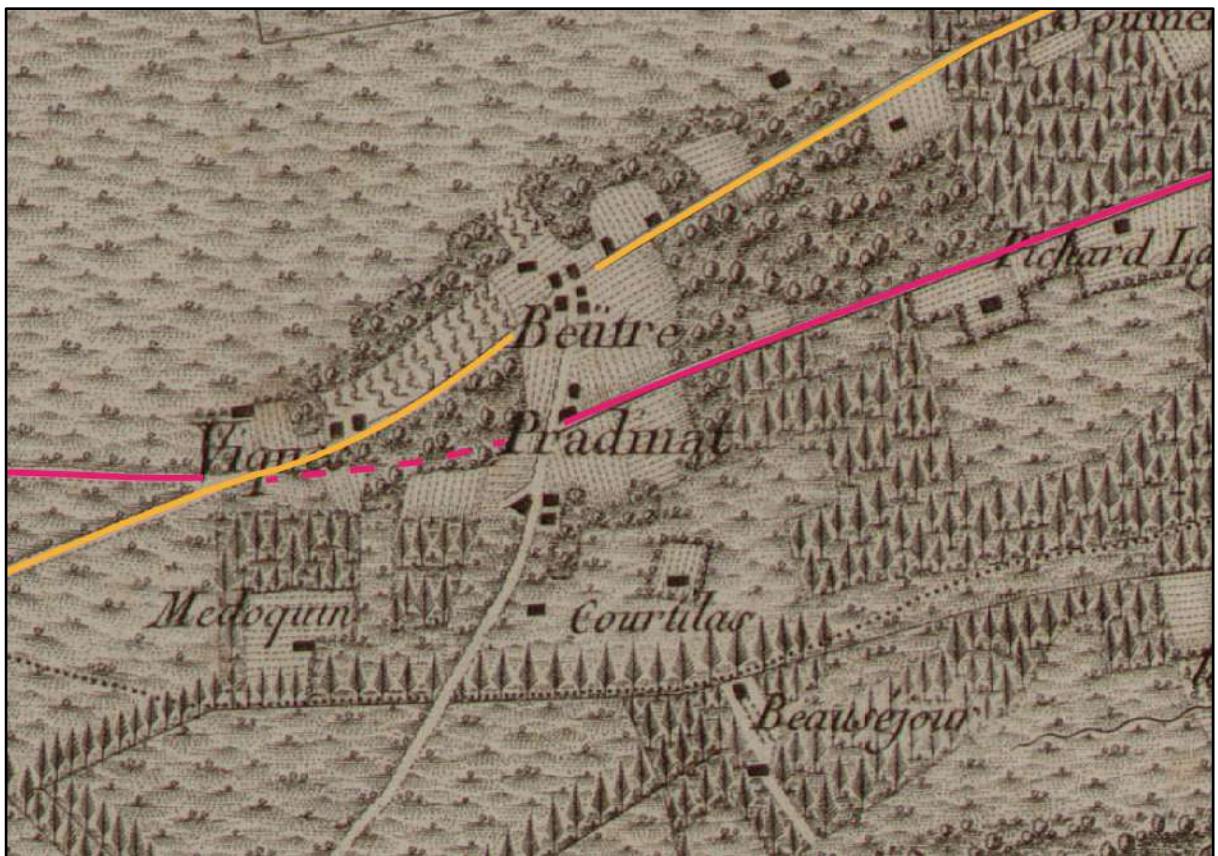


Figure 23 : Les quartiers de Pradinat et de Beutre le long des deux grandes voies reliant St-Jean-d'Illac au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'après le carte de Belleyme.

#### **1.4. La tripartition d'un territoire à vocation agricole**

Les états de section du cadastre de 1810 renseignent la nature de l'occupation du sol pour chaque parcelle. Une table attributaire sous SIG a été créée à partir de cette source, comprenant 5 entrées informant sur le type d'occupation du sol (bâti, voirie, hydrographie, autre usage), ses usages (49 catégories représentant les espaces naturels, les usages agro-pastoraux et sylvicoles et la nature des structures bâties et en eau), les numéros de parcelles et leur section (selon le cadastre de 1810), ainsi que les toponymes associés. Cette table attributaire permet d'établir une cartographie précise de l'occupation du sol au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Par comparaison avec la carte géologique, on constate que l'occupation du sol est fortement liée aux conditions physiques du sol et du sous-sol (**Figure 24**).

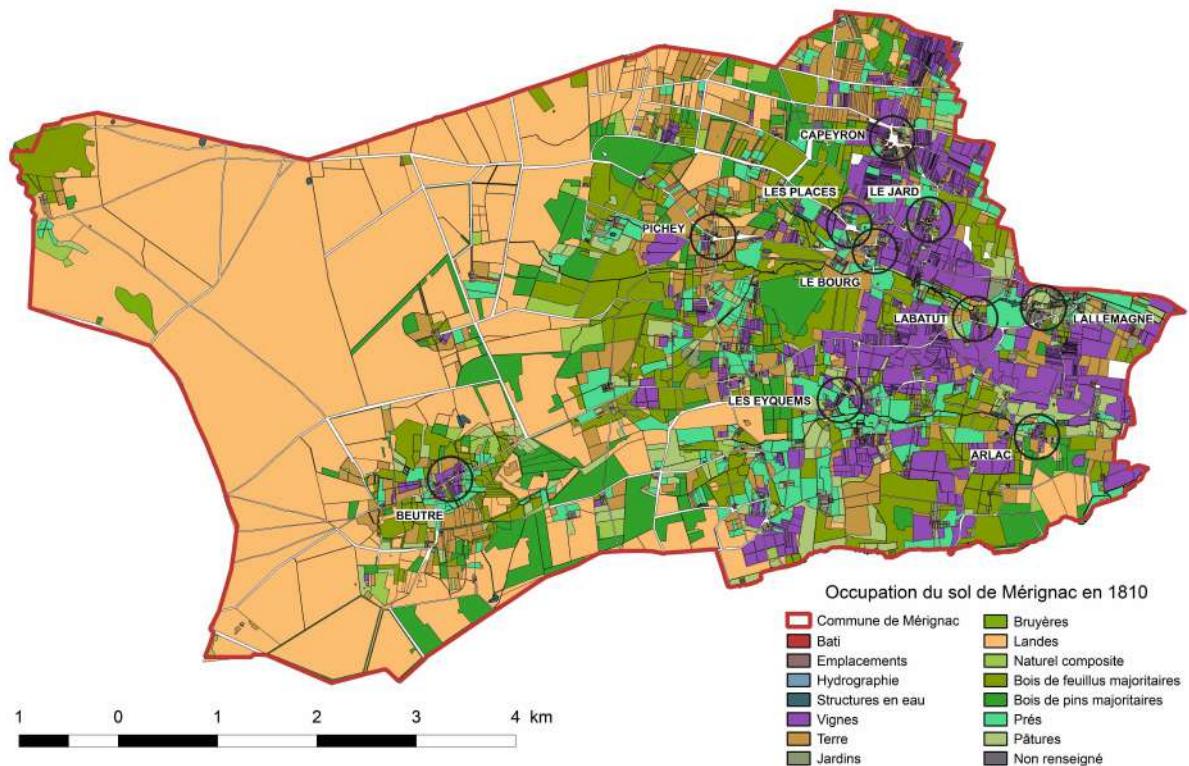


Figure 24 : Carte de l'occupation du sol au début du XIX<sup>e</sup> siècle, établie à partir des données des états de section du cadastre de 1810.

Une tripartition du territoire apparaît, en effet, entre l'Est et l'Ouest de la commune. A l'Est du territoire dominent les vignes, formant un bloc assez compact, qui correspond aux buttes de gravaux de la deuxième terrasse de la Garonne. Les vignes occupent environ 450 hectares du territoire communal (9 %). Dans le lit majeur de la Devèze et des Ontines, qui entaillent les terrasses de la Garonne, dominent les prés et les pâtures. Les prés représentent environ 6 % du territoire communal (300 ha) et les pâtures seulement 4 % (200 ha). Les zones boisées (environ 850 ha) couvrent près de 18 % de la surface de Mérignac. Elles sont très présentes au sud des Ontines (feuillus et résineux, bien distincts).

Au centre de la commune, les bois de feuillus et de pins se mélangent aux landes pour former un patchwork qu'émaillent, ici et là, quelques parcelles de terres labourables gagnées par défrichement. Les zones boisées et les terres labourables (environ 400 ha, soit 8%) sont implantées majoritairement sur la première terrasse de la Garonne et forment une bande d'approximativement un kilomètre de large.

A l'Ouest de la commune, enfin, s'étendent les landes ponctuées par quelques bosquets de pins. Les landes occupent une part très significative du territoire communal : plus de 2.000 hectares, soit plus de 40 % de sa surface. Les zones de landes sableuses ne sont pas un obstacle total à l'exploitation agricole, comme le montre l'usage des sols autour du hameau de Beutre, entouré de parcelles mêlant, sur

300 ha environ, des cultures sur sols labourés, des prés et pâtures, des bois, ainsi que quelques parcelles de vignes.

A l'échelle de la commune, cette mosaïque de terroirs permet une polyculture vivrière et offre de vastes terrains de parcours pour les troupeaux. Les surfaces boisées assurent aussi, et jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, des services multiples : approvisionnement local en bois de chauffage (taillis), fourniture de matières premières pour l'élevage (litière, fourrage), la viticulture (échalas, tonneaux), l'artisanat et l'agriculture (outils, bois de menuiserie et de construction, gemmage, etc.), et peuvent également être des lieux de loisirs dédiés à la chasse.

### **1.5. Le réseau hydrographique et les aménagements liés à l'eau au cours du XIX<sup>e</sup> siècle**

Plusieurs cours d'eau (la Devèze, les Ontines et le Peugue) sont figurés sur le plan cadastral de 1810 (**Figure 25**), ainsi que de nombreux aménagements liés à l'eau, listés par ailleurs dans les tables des états de section du même cadastre.

*Les noms des cours d'eau sont ceux attribués par les cadastres anciens de Mérignac (1810) et de Bordeaux (1820).*

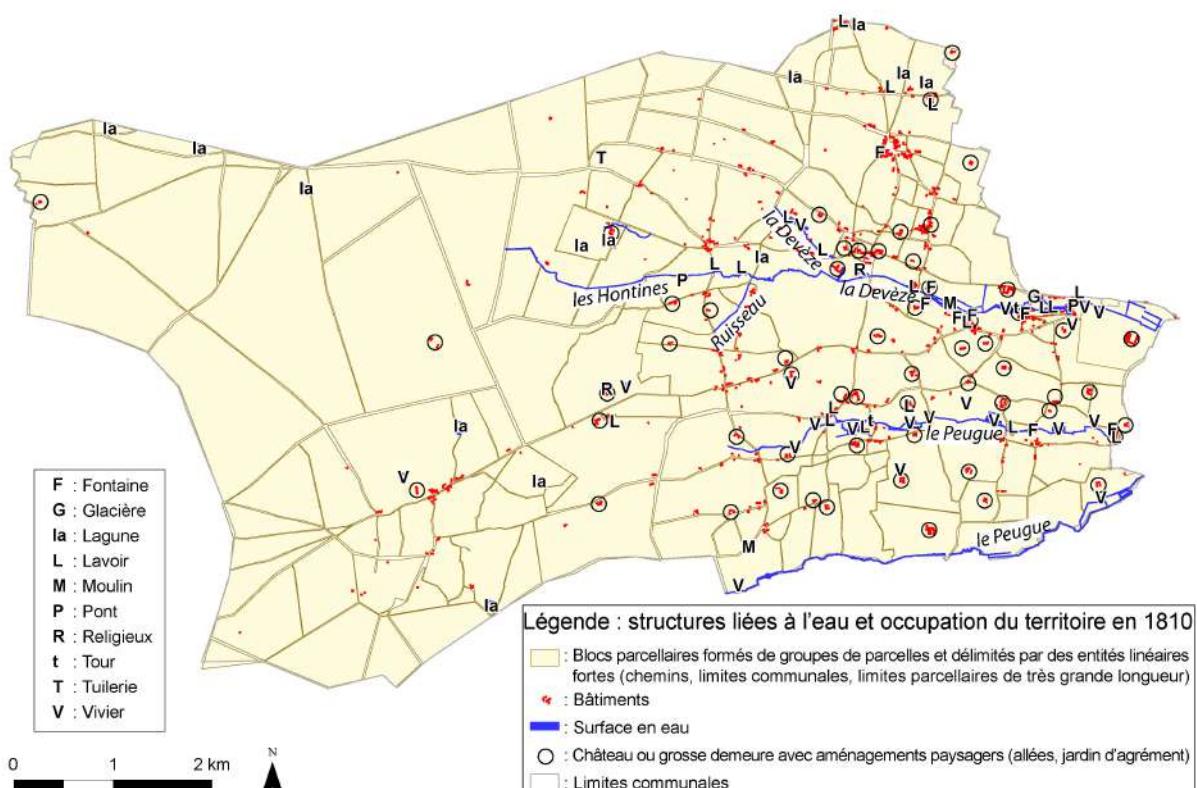


Figure 25 : Structures liées à l'eau, localisation du bâti, des chartreuses et des établissements remarquables en 1810, d'après les plans du cadastre ancien.

Ces cours d'eau prennent leur source à la limite orientale des couches géologiques du plateau sableux landais et coulent d'Ouest en Est en direction de la Garonne dans laquelle ils se jettent. Les sources de la Devèze et des Ontines se situent

sur la commune de Mérignac, alors que celle du Peugue se trouve sur la commune de Pessac. Cette rivière matérialise, d'ailleurs, sur une partie de son cours la limite communale entre Mérignac et Pessac. Le plan cadastral de 1810 montre que le Peugue a deux bras. Le bras principal est à la limite Sud de la commune, l'autre se trouve à environ un kilomètre plus au nord. Les deux bras se rejoignent pour n'en former plus qu'un sur le territoire de Bordeaux, à l'est du lieu-dit "Le Tondut" (**Figure 26**). Environ un kilomètre encore plus au nord, toujours sur Mérignac, le plan cadastral de 1810 représente la Devèze, qui reçoit les eaux de deux affluents, situés approximativement au cœur du territoire communal (**Figure 25**) : les Ontines et un ruisseau sans nom ("Ruisseau" sur le cadastre de 1810). La Devèze poursuit vers l'Est son cours au-delà de Mérignac, et se prolonge sur le territoire de Bordeaux.

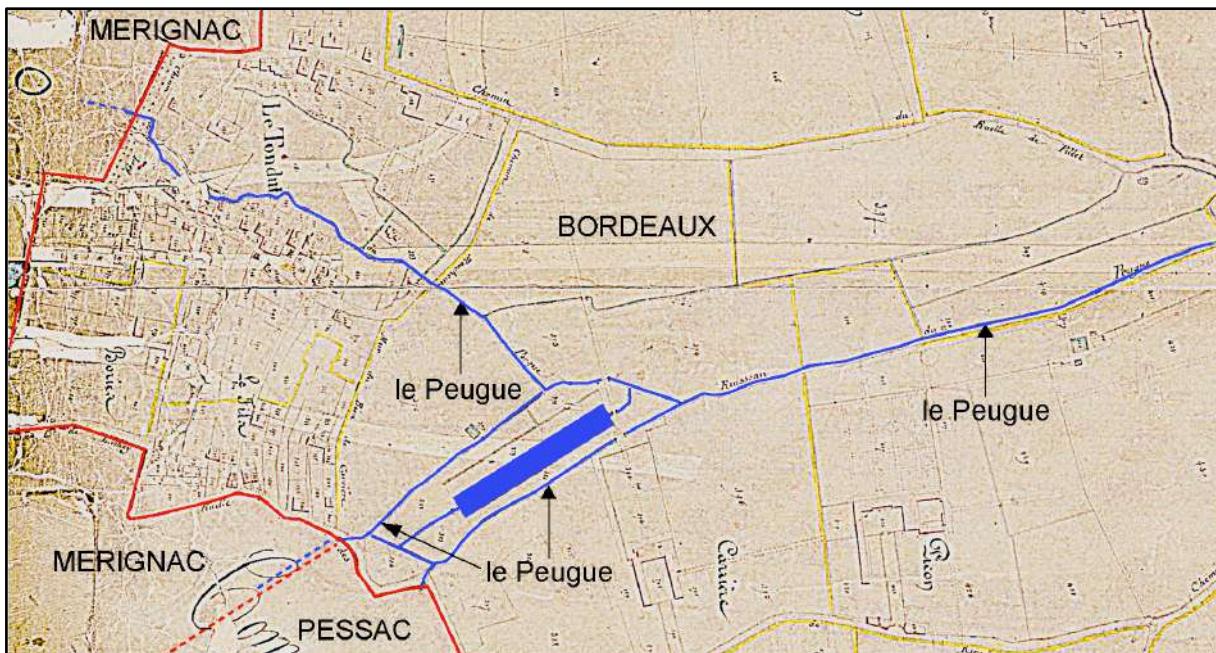


Figure 26 : Extrait du plan cadastral ancien de Bordeaux (1820) montrant la jonction de deux bras du Peugue au lieu-dit "le Tondut".

La toponymie actuelle des cours d'eau diffère de celle de 1810. L'examen des cartes anciennes permet d'établir que cette migration toponymique s'est produite durant le XIX<sup>e</sup> siècle. Sur la carte d'Etat-Major (1848), le tracé des cours d'eau est identique à ceux de 1810 (**Figure 27**, en bleu foncé pour 1810 et en bleu turquoise pour 1848), mais avec un développement plus important de leur partie amont, pour le bras nord du Peugue et pour la Devèze. Le bras septentrional du Peugue comprend trois segments supplémentaires en 1848 par rapport 1810, ce qui peut surprendre, car l'échelle de la carte d'Etat-Major est nettement plus petite que celle du cadastre ancien (40.000<sup>e</sup> pour la carte d'Etat-Major, 2.500<sup>e</sup> pour le cadastre de 1810). On attendrait donc, *a priori*, plutôt une simplification des tracés sur la carte d'Etat-Major, moins précise que le cadastre, qu'une complexification. On observe le même phénomène avec la Devèze, dont l'affluent méridional ("Ruisseau" en 1810) est sensiblement plus développé en 1848. Enfin, un cours d'eau qui n'existe pas sur le cadastre de 1810 est figuré au nord

de Mérignac en 1848. Long de quelques centaines de mètres sur Mérignac, il se prolonge vers l'Est à Caudéran.

Bien que la représentation des tracés des cours d'eau semble plus complexe en 1848 qu'en 1810, l'échelle relativement petite de la carte d'Etat-Major a entraîné des simplifications dans la figuration cartographique. Ainsi, la plupart des aménagements anthropiques liés à l'eau, représentés sur le cadastre de 1810 (viviers, lavoirs, par exemple), ne sont pas figurés sur la carte de 1848. De même, seul le nom du Peugue est mentionné par la carte d'Etat-Major, les autres cours d'eau restant anonymes sur la carte. La représentation d'un réseau hydrographique plus développé en 1848 peut indiquer une évolution de l'hydrographie sur Mérignac au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. La carte d'Etat-Major reflète peut-être aussi une amélioration des connaissances scientifiques, plus complètes, sur les réseaux hydrographiques opérée durant le XIX<sup>e</sup> siècle.

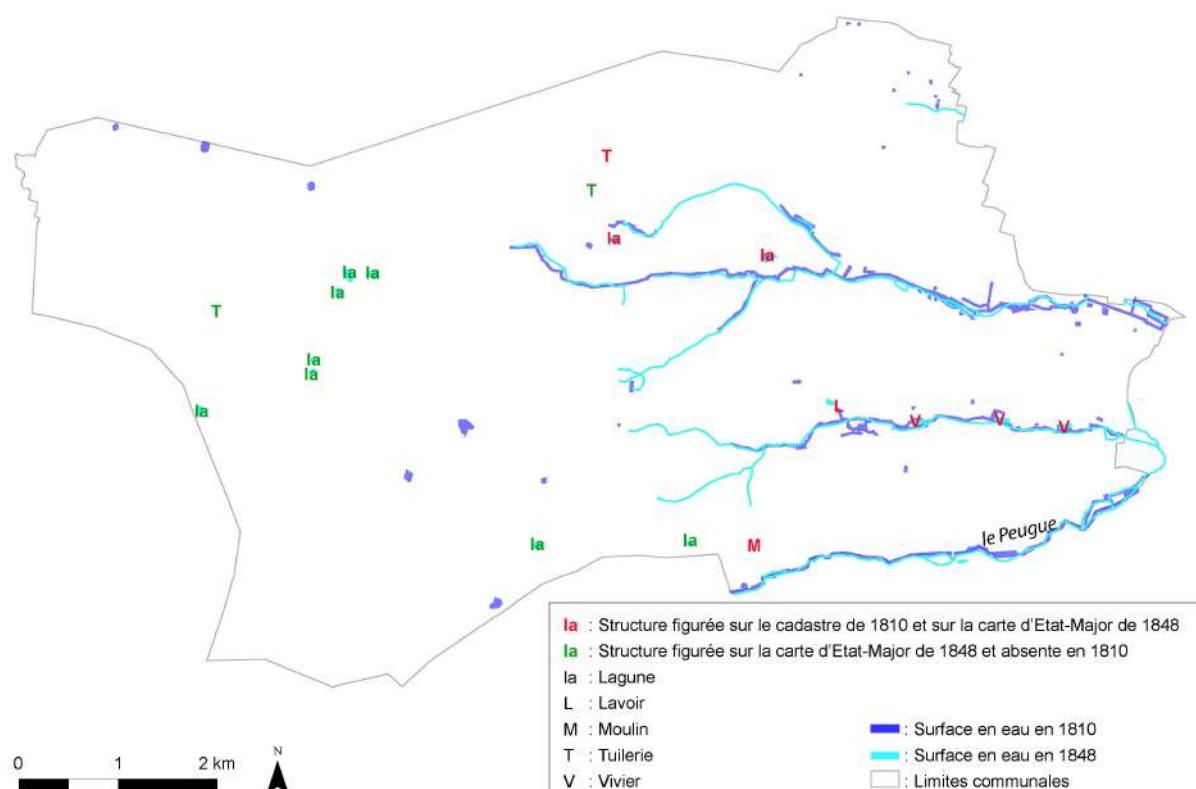


Figure 27 : Comparaison de la cartographie des structures liées à l'eau en 1810 (cadastre ancien, en bleu foncé) et en 1848 (carte d'Etat-Major, en bleu turquoise).

La “Carte des environs de Bordeaux” de 1888 apporte des précisions par rapport à la carte d'Etat-Major (**Figure 28**). Elle confirme l'ensemble des tracés hydrographiques linéaires précédents (tracés en bleu-vert pour 1888) et apporte en plus des informations toponymiques. Le ruisseau le plus au nord de la commune, qui semble inexistant en 1810 mais est figuré en 1848, se nomme le Caudéran. Des différences toponymiques portent aussi sur la Devèze. En 1810, le cours amont de la Devèze correspondait au

bras le plus au nord, avec un tracé moins développé qu'en 1848 et 1888. En 1888, ce même bras, bien que nettement plus long qu'en 1810, ne porte pas de nom. En revanche, la partie amont de la Devèze correspond, en 1888, au tronçon hydrographique appelé les Hontines en 1810 (**Figure 25**). Le troisième bras, méridional, de la Devèze n'est associé à aucun toponyme, quelle que soit la carte considérée. Enfin, en 1810, le Peugue était constitué de deux bras. Le bras méridional, qui se confond partiellement avec la limite communale de Mérignac, conserve ce nom sur toutes les cartes, y compris aujourd'hui. En revanche, le bras septentrional, appelé Peugue en 1810, est devenu les Ontines en 1888, et porte encore ce dernier nom aujourd'hui.

*Les noms de cours d'eau indiqués sont ceux figurant sur la « Carte des environs de Bordeaux » de 1888*

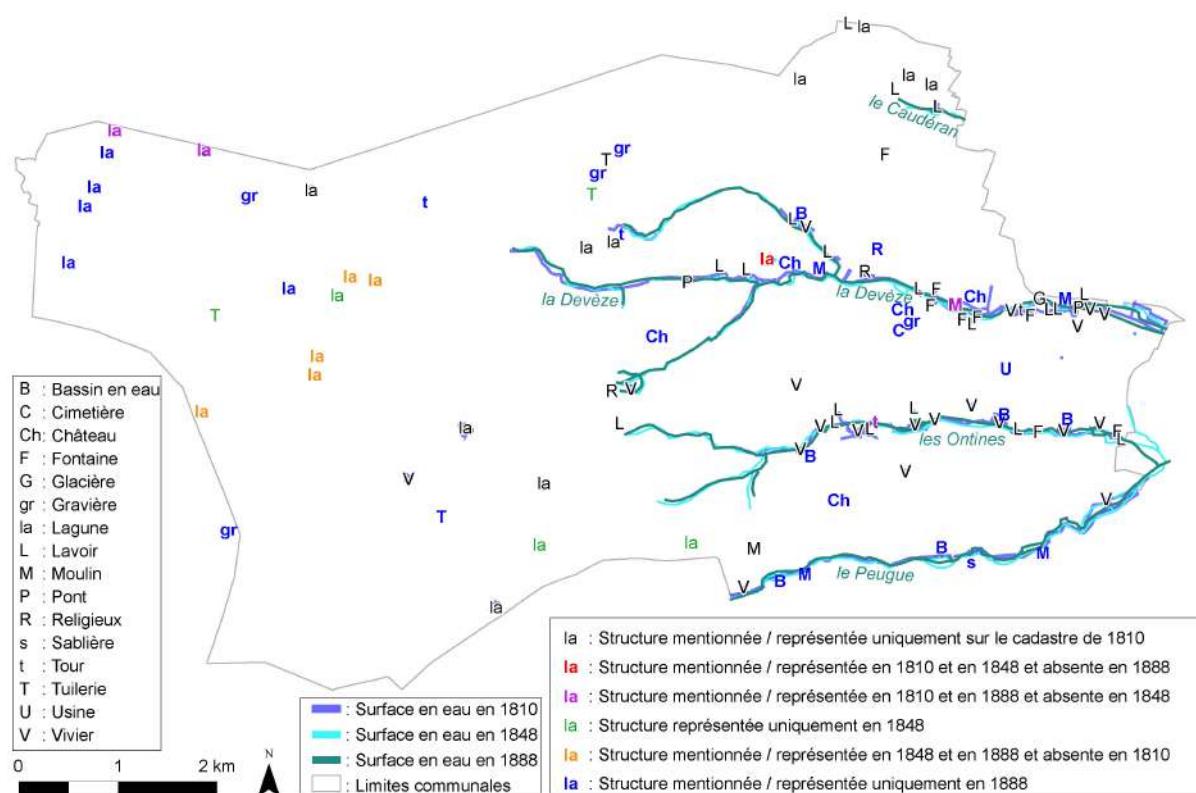


Figure 28 : Comparaison des représentations et mentions en 1810 (cadastre), 1848 (Etat-Major) et 1888 des éléments liés à l'eau et à des structures remarquables.

Cette migration des toponymes (Devèze, Hontines/Ontines et Peugue) indique probablement que les connaissances sur les flux de ces cours d'eau ont été améliorées au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, conduisant à modifier l'interprétation des écoulements d'eau depuis leur source. Cela ne surprend pas, car les études scientifiques menées sur l'hydrographie et sur la géologie ont été très nombreuses en France à cette période. Le glissement toponymique renvoie probablement à une réaffectation de l'emplacement des sources et des écoulements, établie à partir d'observations scientifiques postérieures à 1820 (cf. date du cadastre ancien de Bordeaux) et antérieures à 1888.

Par ailleurs, la comparaison de ces trois cartes apporte probablement l'indice d'un développement, mineur mais réel, de l'hydrographie au cours du XIX<sup>e</sup> siècle à Mérignac, dont on ignore s'il résulte d'un phénomène naturel ou pas. De nouveaux écoulements semblent s'être mis en place, associés à de nouvelles sources ou résurgences, toutes situées un peu à l'est du plateau sableux, dans une zone composée, d'un point de vue géomorphologique, de formations argileuses ou sablo-argileuses (**Figure 7**, ci-dessus, couche en jaune foncé). D'un point de vue pédologique (d'après les données GisSol, INRAE : voir partie 3.8), ces zones qui semblent disposer de sols à fortes tendances hydromorphiques sont donc facilement engorgées. Ces indications sont totalement compatibles avec la possible formation spontanée de sources ou de résurgences de nappes, liées aux fluctuations des niveaux d'eau souterrains.

Enfin, on constate une variation sensible de la cartographie des lagunes (localisées par le symbole "la" sur les **Figures 25, 27 et 28**) d'une carte à l'autre. En 1810, les lagunes sont éparses sur le territoire communal, et quasiment absentes dans sa partie médiane occidentale, sensiblement à l'emplacement de l'actuelle zone aéroportuaire. En 1848, une série de lagunes est cartographiée dans cette même zone (symbole "la" en vert sur la **Figure 27**). Seules deux lagunes proches de la Devèze (en rouge sur la **Figure 27**) sont cartographiées au même endroit en 1810 et en 1848. En 1888, un nouveau groupe de lagunes s'est formé à l'ouest de Mérignac (en bleu sur la **Figure 28**), à un ou deux kilomètres plus au nord que le groupe apparu en 1848. Dans le même temps, les lagunes ont disparu au sud-ouest de Mérignac. Une seule lagune est cartographiée au même emplacement en 1810, 1848 et 1888. Ces variations cartographiques peuvent difficilement être expliquées par un manque de précision planimétrique. Le cadastre de 1810 place assurément les lagunes qui lui sont contemporaines au bon endroit. Le plan de 1888, globalement d'une très bonne précision planimétrique, place sans doute aussi les lagunes au bon endroit (à quelques dizaines de mètres près). La carte d'Etat-Major semble être le document le moins précis, à cause de son échelle relativement petite. Cependant, une partie des lagunes de 1848 se superpose très bien avec une partie de celles de 1810 et de celles de 1888 (**Figure 28**, symboles "la" en rose et en jaune), ce qui révèle la bonne précision de la carte d'Etat-Major. Ces différences sont donc vraisemblablement réelles, et forment peut-être d'autres indices de variations hydrographiques mineures au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. On observe une tendance à la migration des lagunes vers le nord de la commune, particulièrement visible dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. On ignore si les lagunes représentées sur ces sources cartographiques sont d'origine naturelle ou anthropique, si elles sont anciennes et remises en eau périodiquement, de façon spontanée ou volontaire, ou bien, si ce sont des structures de formation récente (XIX<sup>e</sup> siècle). On constate toutefois qu'elles apparaissent principalement à l'ouest de la commune, signalant vraisemblablement la tendance récurrente à l'engorgement des sols au XIX<sup>e</sup> siècle.

D'autres structures ponctuelles sont signalées par les différents plans, pour la plupart liées à l'eau. Le cadastre de 1810 permet de les localiser toutes précisément (**Figure 25**). Elles sont principalement concentrés autour de la Devèze et du Peugue. On compte plus de 20 viviers en 1810 : 5 le long de la Devèze, 9 le long du bras nord du Peugue, 2 le long du bras sud, et 5 viviers sans lien avec les cours d'eau. Les lavoirs sont tout aussi nombreux et situés le long des mêmes cours d'eau que les viviers, pour l'essentiel. On recense également 8 fontaines et 2 moulins en 1810 : le premier se situe sur la Devèze entre Le Bourg et Bourran, le deuxième est au sud de la commune (moulin de la Ferme expérimentale). On relève également une tuilerie entre Beaudésert et le Galus.

La carte d'Etat-Major de 1848, assez peu détaillée, ne mentionne aucun établissement ou aménagement particulier, sinon 3 bassins qui correspondent à de gros viviers en 1810, et 3 tuileries, dont l'une existe déjà en 1810. Quant à la carte de 1888, elle permet d'identifier les gros bassins, sans qu'on sache précisément quelle fonction leur est attribuée à cette période, et donc, s'ils ont pérennisé ou non la fonction qui leur était attribuée en 1810. En revanche, la carte de 1888 donne l'emplacement des châteaux, à la différence des sources précédentes. On compte 4 moulins en 1888 : deux sur le Peugue, un sur la Devèze, et un moulin sans lien avec les cours d'eau. La carte mentionne une seule tuilerie à Beutre et une usine (Charlin) entre Arlac et Labatut. La comparaison des cartes montre que les tuileries changent souvent de place, probablement à cause de leurs besoins en matières premières non renouvelables. L'emplacement des anciennes tuileries subsiste sous forme de toponyme ("la Tuilerie"). La carte de 1888 figure également deux gravières vers d'anciennes tuileries, actives en 1810 et 1848.

Identifiée dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle pour l'alimentation en eau de Bordeaux<sup>12</sup> (plusieurs fontaines, dont celles d'Arlac (**Figure 29**) et du domaine de Fontainieu, sont mises à contribution entre 1727 et 1734 pour approvisionner la fontaine Saint-Projet), la ressource en eau de Mérignac va se révéler progressivement insuffisante pour répondre aux besoins d'une population en forte augmentation. Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les ingénieurs hydrauliciens lui préféreront les sources des Jalles et de l'Eau Bourde.

---

<sup>12</sup> Un ouvrage, publié en 1787 par des ingénieurs hydrauliciens de l'époque, précise : « Que la source de Mérignac peut fournir une quantité suffisante d'eau à la place Dauphine, aux environs de l'église Saint-Seurin, au Gouvernement et à tout le quartier qui entoure l'Intendance. [...] Que la source d'Arlac suffira au quartier de Sainte-Eulalie, à celui des Augustins, à la place des Capucins, à celle du May et à celle de Saint-Projet ». Partant de ce constat, les auteurs imaginent capter et acheminer les eaux de Mérignac au moyen d'un réseau d'adduction vers un réservoir situé sur le point haut de la ville. Depuis la place Dauphine (aujourd'hui place Gambetta), l'eau serait ensuite redistribuée dans toutes les fontaines de la ville. Mais les auteurs préviennent que ce chantier est coûteux et qu'il ne pourra voir le jour qu'à condition « qu'on ne trouve aux environs d'autres sources qu'on puisse leur réunir ».



Figure 29 : La fontaine d'Arlac, d'après Jean-Baptiste Dubourdieu (1785-1864). Aux abords de la fontaine, des prairies et des arbres émondés. Au fond, on aperçoit le château Peychotte.

### 1.6. Les domaines, entre ressources et ressourcement

On observa à Mérignac, outre l'habitat groupé en hameaux, de nombreuses maisons isolées. Une cinquantaine d'entre elles se distingue par un plan particulier, souvent en U, une organisation du parcellaire alentours (disposées en éventail, en croix ou en quadrillage), et un foncier de grande taille dont les dimensions tranchent avec celui environnant les hameaux découpé en fines lanières (**Figure 30**, à l'emplacement des ronds noirs). Ces grandes demeures, appelées chartreuses en Bordelais<sup>13</sup>, trouvent leur origine — pour certains d'entre elles, au moins — dans d'anciens bordieux de la fin du Moyen Âge, soit des unités d'exploitation à vocation viticole comprenant des

<sup>13</sup> COSTE (L.), *Maisons de campagne et maisons de la campagne en Aquitaine de l'Antiquité à nos jours*, LXIII<sup>e</sup> congrès de la FHSO, 2011.

bâtiments de nature résidentielle et agricole<sup>14</sup>. C'est le cas, par exemple, de la Maison d'Espagne évoquée ci-dessus.

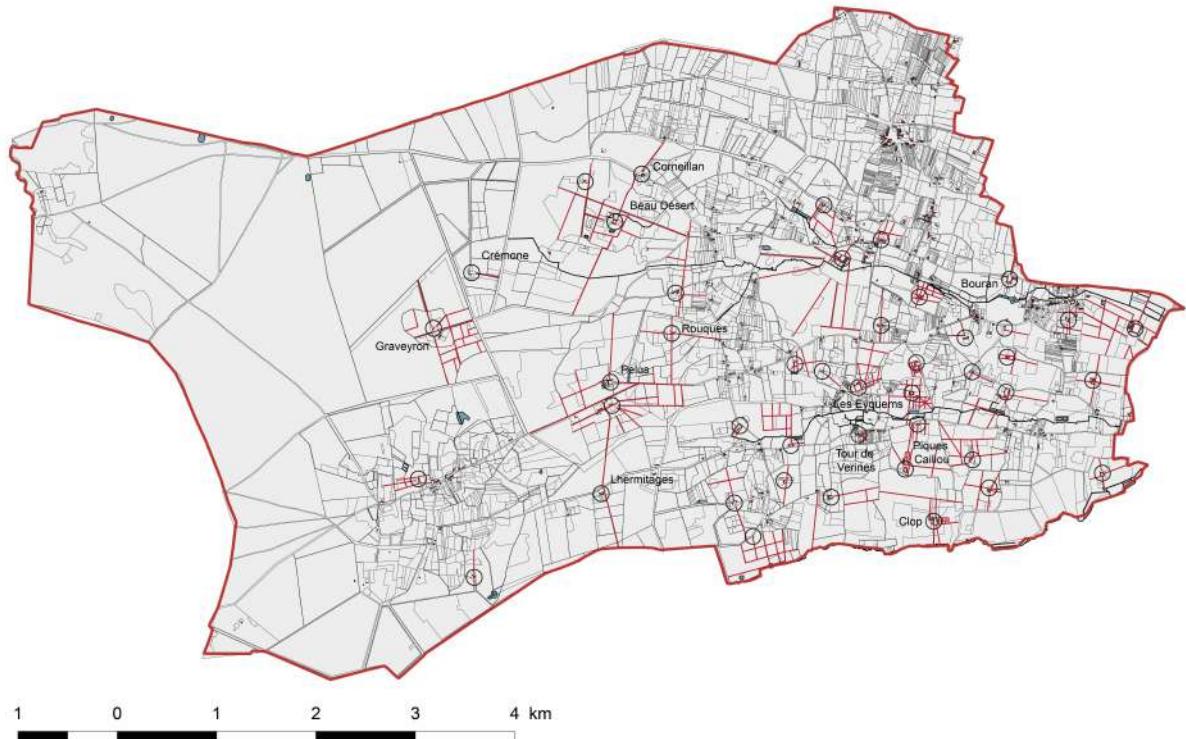


Figure 30 : Carte des chartreuses de Mérignac et de leur parcellaire géométrique.

Elles sont particulièrement nombreuses sur les sols de graves des seconde et troisième terrasses de la Garonne, (partie Est de la commune, **Figure 31**). Ces lieux de productions agricoles sont tournés vers la viticulture, l'élevage (notamment pour la production du lait) ou l'agriculture maraîchère, comme l'atteste l'occupation du sol des parcelles alentours (**Figure 32**). Le vin est vendu à des négociants bordelais<sup>15</sup> et la production agropastorale est écoulée sur les marchés de Bordeaux. Les domaines appartiennent à l'élite urbaine bordelaise<sup>16</sup> et témoignent d'une relation d'interdépendance forte entre la ville centre et sa périphérie.

<sup>14</sup> LAVAUD (S.), "L'emprise foncière de Bordeaux sur sa campagne : l'exemple des bourdieu (XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)", dans *Annales du Midi*, 2000, p. 315-329 ; "D'un vignoble populaire à un vignoble de notables : les transformations du vignoble suburbain de Bordeaux du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle", dans *Annales du Midi*, 1995, p. 195-217.

<sup>15</sup> BUTEL (P.), *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, éditions Aubier, Paris, 1974.

<sup>16</sup> FIGEAC (M.), *La douceur des Lumières : noblesse et art de vivre en Guyenne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, éditions Mollat, Bordeaux, 2001, 312 pages.

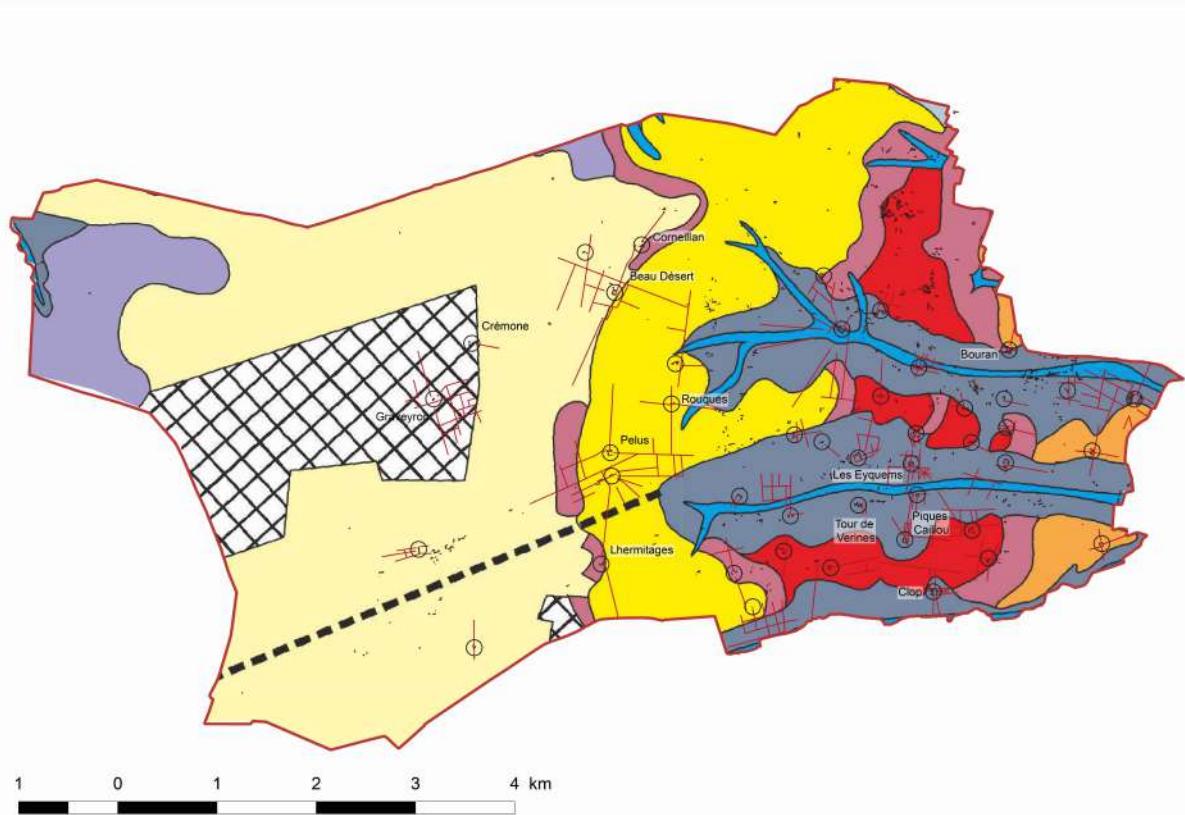


Figure 31 : Report de la carte de situation des chartreuses sur la carte géologique.

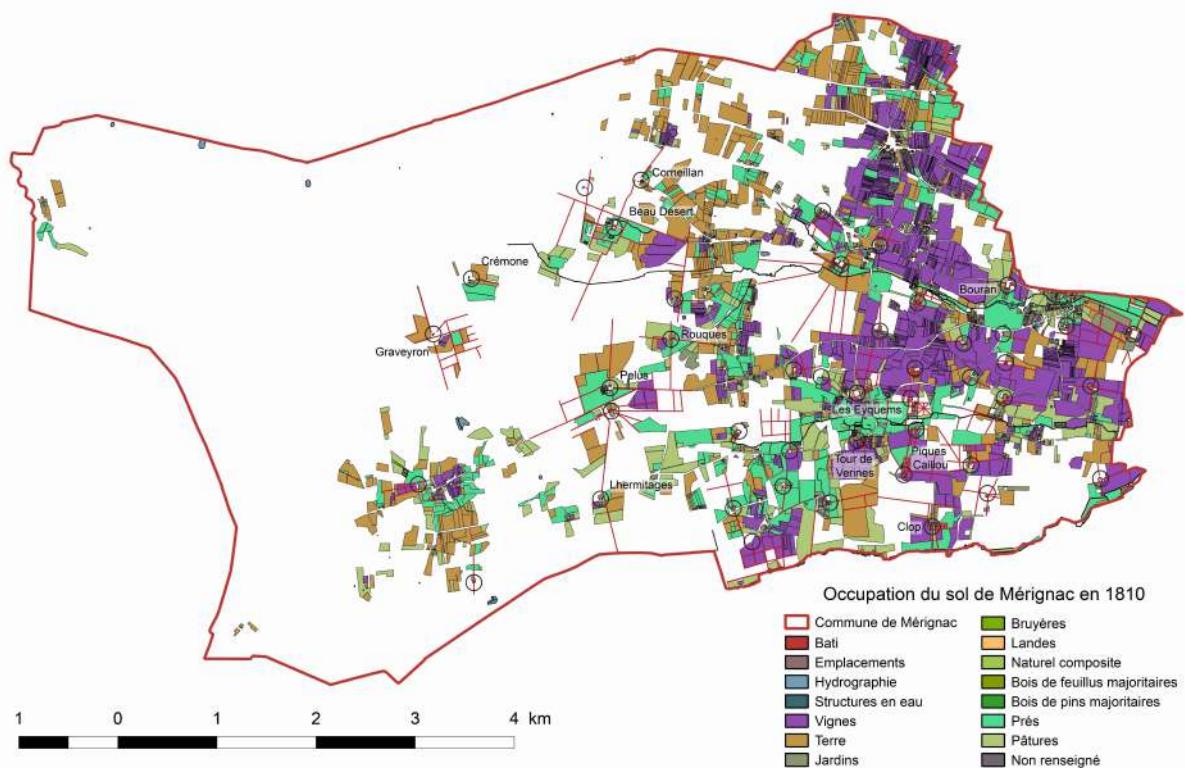


Figure 32 : L'occupation du sol autour des chartreuses, d'après le cadastre de 1810.

Les deux blocs-diagrammes présentés ci-dessous offrent une reconstitution en 1810 de deux domaines aux caractéristiques différentes. Ils sont en cela représentatifs de la diversité qui pouvait caractériser ces ensembles. Le domaine du Burck (**Figure 33**), essentiellement viticole, est situé sur les terrains des terrasses graveleuses de la Garonne. On note la présence dominante de prairies le long du Peugue. Autour du château, des jardins d'agrément se déploient alors que la partie Nord/Ouest du domaine est occupée par une importante garenne, encore largement en place aujourd'hui.

Le domaine de Beaudésert (**Figure 34**) se situe à l'interface du plateau sableux des landes girondines et des terrasses de graves. La diversité des caractéristiques pédogéologiques pourrait ainsi expliquer, pour partie, la variété de la mise en valeur des sols. Les archives notariales montrent ainsi qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le domaine de Beaudésert a misé sur la polyculture. Il est « *constitué, à ce moment-là, d'une maison de maître, composée de grand nombre d'appartements, parc, granges, écuries, remises, cuvier, chais, jardin, terres labourables, vignes, prairies, bois, semis de pins, pignadas et landes. Le mobilier y est estimé à 5 000 francs* »<sup>17</sup>.

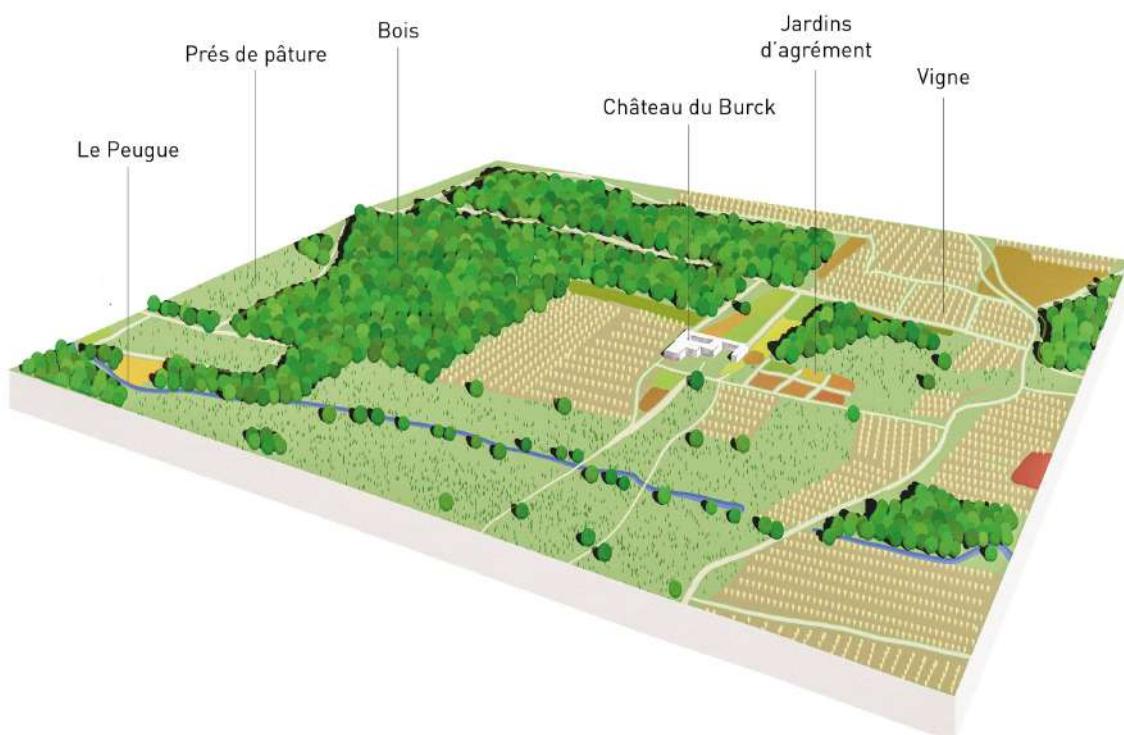


Figure 33 : Le domaine du Burck au début du XIX<sup>e</sup> siècle, un espace agricole dominé par la viticulture - (Source : Cadastre napoléonien de 1810).

<sup>17</sup> AD 33, cote 3 E 48655 (M<sup>e</sup> Brannens, notaire à Bordeaux). Voir, également, les AM de Mérignac.

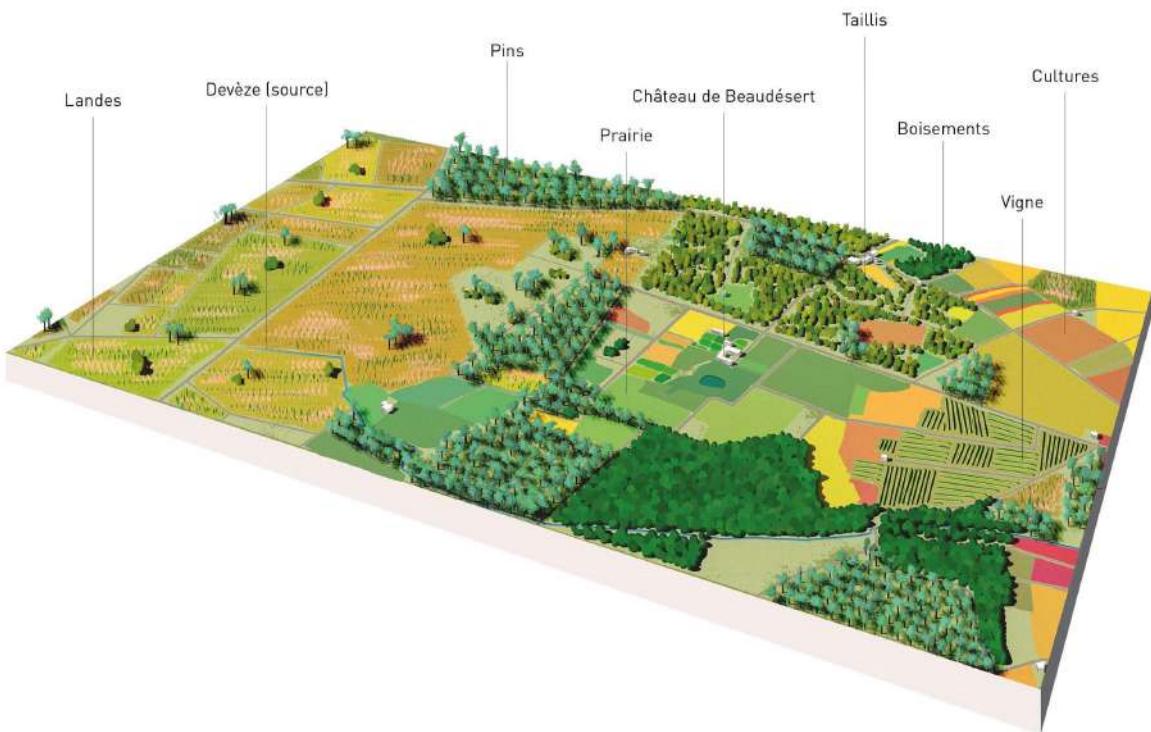


Figure 34 : Bloc diagramme du domaine du Beaudésert au début du XIX<sup>e</sup> siècle, espace agricole de polyculture à l'interface entre plateau sableux et terrasses de graves (Source : Cadastre napoléonien de 1810).

Ces riches villégiatures, imposantes aussi bien par leur architecture que par leur emprise foncière, ont cohabité avec les propriétés beaucoup plus modestes de la population rurale locale, sans doute relativement pauvre, vivant d'activités agro-pastorales et artisanales. De ce point de vue, Mérignac devait présenter des traits paysagers et socio-économiques très contrastés durant l'Ancien régime et après la révolution. A partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et plus particulièrement au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les domaines de villégiature ont été très progressivement démantelés et, le plus souvent, découpés et urbanisés. Ce processus prendra plus d'un siècle.

Reste que les domaines ne sont pas seulement des propriétés agricoles. Ils servent aussi de maisons de campagne, de résidence secondaire où l'on peut s'évader tout en étant à la fois proche et éloigné de Bordeaux. Inspiré de l'univers classique légué par la civilisation gréco-romaine, le principe de la villégiature extra-urbaine consiste en effet à mêler l'utile à l'agréable, à combiner ressource et ressourcement<sup>18</sup>. Domaines de rapport, ces propriétés sont dévolues à la viticulture et/ou à la polyculture. Maisons de plaisance à l'élégante architecture néo-classique, ces demeures sont entourées de jardins plantés d'essences exotiques et de parcs pour la promenade et le délassement, pour le jeu et le plaisir (**Figure 35**).

<sup>18</sup> FAVREAU (M.), "Les villégiatures des archevêques de Bordeaux : éléments pour une sociologie de l'otium au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles", *Revue archéologique de Bordeaux*, t. LXXXI, 1990, p. 111-148.



Figure 35 : Antoine Gonzalès (1741-1801), Château Chêne-Vert à Mérignac, 1783. Encre et gouache sur papier. H. 45 cm, L. 62 cm. - Don des Amis du musée d'Aquitaine en 2005 - Inv. 2005.1.

Cette dimension récréative constitue pour les élites urbaines un élément de prestige qui reflète le statut social du propriétaire : « *Un Négociant, un particulier, qui a quelque faculté, est bien aise d'avoir une maison de campagne, où il puisse aller le matin et s'en retourner le soir, ou même y passer quelques jours pour se récréer* »<sup>19</sup>. On recherche les plaisirs d'une sociabilité festive autant que le goût pour la nature, qu'elle soit sans artifice ou savamment maîtrisée. Flâneries et excursions, mais aussi contemplation et rêverie trouvent aux champs un terrain d'expression de premier ordre. Autrement dit, au-delà de la dimension de production, c'est tout un art de vivre qui se déploie avec ces domaines.

Construite entre 1786 et 1790 pour le banquier portugais Samuel Charles Peixotto (1741-1805) sur les plans de l'architecte Jean-Baptiste Dufart (1752-1820), le Château Peychotte, dit aussi Maison Carrée d'Arlac, constitue un témoignage remarquable, encore visible aujourd'hui, de ces folies et maisons de plaisance qui jalonnaient le territoire de Mérignac (Figure 36). Installée sur le point haut de la propriété, l'architecte a conçu ici une demeure massive, reflétant le statut social d'un des plus grands négociants de l'époque. L'élégance de cette architecture néo-palladienne vient en particulier du péristyle s'élevant sur deux étages mais aussi du grand escalier qui descendait vers le jardin pittoresque et le ruisseau des Ontines, tous les deux aujourd'hui disparus.

<sup>19</sup> BAUREIN (abbé J.), *Variétés bordelaises*, éditions Ferret, Bordeaux, 1784 (réédition 1876), p. 411.



Figure 36 : Le château Peychotte, témoignage de l'importance de la villégiature à Mérignac (Source : © Mérignac.com).

Les rivières constituent des lieux d'une grande attractivité pour l'installation de ces villas extra-urbaines. Pas de jardins et de parcs dignes de ce nom sans une pièce d'eau, un vivier ou une fontaine. Le long de la Devèze apparaissent donc une série de propriétés parmi les plus majestueuses de Mérignac : Château d'Espagne, propriétés du comte de Lognac, de Bonoas, de Fontanieu (**Figure 37**), de Foncastel (**Figure 38**) sans oublier celle de Bourran (**Figure 39**).



Figure 37 : Charles Lallemand (1826-1906), Fontainieux (Mérignac), à Mr. Donnet, XIX<sup>e</sup> siècle, Estampe. H. 9,2 cm, L. 16,6 cm (Source : Fond Delpit, BM Bx).



Figure 38 : Charles Lallemand (1826-1906), Foncastel (Mérignac), propriété des Archevêques de Bordeaux, XIX<sup>e</sup> siècle, Estampe. H. 9 cm, L. 16,7 cm (Source : Fond Delpit, Bibliothèque municipale de Bordeaux).



Figure 39 : Plan du parc Bourran (dans *La maison Rustique*, Paris, 1894).

Sur les rives des Ontines, les Domaines de Fantaisies, des Eyquems ou encore de Pique-Caillou jalonnent les rives alors que les viviers de Chêne Vert constituent un élément décoratif de première importance de la garenne du château. La rivière est donc un élément central dans la mise en valeur de ces maisons de campagne<sup>20</sup>. Le parc du domaine de Bourran, aménagé en 1890 par le paysagiste Le Breton, en est sans doute la meilleure illustration. Organisé autour d'un lac parsemé d'îles, de fabriques rappelant l'univers aquatique (pont médiéval, cascade, rocaille et tour hydraulique), ce parc constitue le domaine le plus orné de la commune (**Figure 39**).

Ces activités récréatives, qui semblent s'être développées le long des rives de la Devèze ou des Ontines, n'étaient pas en concurrence avec des activités industrielles qui jalonnaient ces cours d'eau. La cartographie ancienne montre, en effet, une activité meunière très faible sur les rives des rivières de Mérignac (**Figures 25 à 28**, ci-dessus). On ne connaît ainsi que le moulin de la ferme expérimentale de Bellevue (voir ci-dessous), sur le Peugue, et le moulin de Labatut sur les rives de la Devèze. Les flux étaient probablement trop peu réguliers et trop faibles pour faire tourner à plein régime des meules. S'il n'y avait que peu de moulins sur les rives de ces cours d'eau, on a montré, en revanche, qu'ils étaient équipés de nombreux ouvrages liés à l'usage de l'eau (fontaines, lavoirs et viviers). Observons en particulier le grand nombre de viviers qui se situent plus particulièrement sur les rives des Ontines. Ceux-là pouvaient évidemment servir pour conserver au frais une nourriture toujours très appréciée mais aussi pour des activités plus ludiques comme la pêche.

### **1.7. Utopie physiocratique et mise en valeur des landes : le cas de la ferme expérimentale de Bellevue**

Parmi les domaines de Mérignac, la ferme expérimentale de Bellevue se distingue par son histoire singulière. Créé en 1769 sur les bords du Peugue, ce domaine est situé à la jonction des terrasses de graves et du plateau sableux. Il s'agit d'une exploitation d'inspiration physiocratique, dont l'objectif est à la fois de mettre en valeur les territoires incultes des landes girondines et de diversifier les cultures dans une région où la viticulture domine. Véritable front pionnier de la nouvelle agriculture sur les marges de la lande girondine, la ferme de Bellevue couvre, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, près de 300 hectares entre les communes de Mérignac et de Pessac. L'initiative de la création de ce domaine revient à l'un des plus importants armateurs bordelais de l'époque : Jacques Alexandre Laffon de Ladebat (1719-1797). Celui-ci avait fait fortune « *dans l'armement des navires marchands, faisant aussi bien le négoce des vins, des armes que de nègres (sic), (...) étenda[nt] ses opérations sur les deux mondes* »<sup>21</sup>. L'initiative est encouragée par les autorités royales et des intendants de l'époque qui, au

<sup>20</sup> Sur ce point voir, en particulier, FIGEAC-MONTHUS (M.) et LACHAUD (S.), *La construction de la grande propriété viticole en France et en Europe (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, éditions Féret, Bordeaux, 2015, 286 p.

<sup>21</sup> Extrait du Mémorial de la famille Laffon de Ladebat. Cité par M. FIGEAC, « Le dernier rêve d'un physiocrate : la ferme Bellevue », in LE MAO (C.) et MARACHE (C.), *Les élites et la terre. Du XVI<sup>e</sup> siècle aux années 1930*. Armand Colin, 2010, p. 162.

nom de la lutte contre la famine, pointent du doigt les plantations spéculatives de la vigne au dépend des emblavures. Aussi, la vigne n'occupe qu'une part marginale de l'exploitation expérimentale. Des cultures céréalières jouxtent les prairies, tandis que la plantation de mûriers pour la culture des vers à soie remplace les ajoncs et les bruyères. L'eau est également une ressource à exploiter : parfaitement visibles sur le cadastre de 1810, deux viviers et un moulin sont installés sur le cours du Peugue (**Figure 40**). Dans les périodes d'étiage, et lorsque le cours de la rivière ne peut plus faire fonctionner les meules, le moulin à vent du Rouquey peut moudre les grains. « *Organisés autour d'un vaste parallélogramme avec, à l'extrémité de chacun d'eux, un pavillon de forme octogonale couvert d'ardoises* »<sup>22</sup>, les bâtiments de la ferme sont situés sur la rive droite du Peugue (sur la commune de Pessac, donc). Ajoutons enfin qu'au-delà des essais agronomiques, la ferme visait également à favoriser l'enseignement des techniques de l'agriculture moderne, raison pour laquelle elle accueillait des « valets de ferme ».



Figure 40 : Le domaine de Bellevue, d'après le cadastre de 1810.

La Révolution donne un coup d'arrêt à cette entreprise qui connaissait déjà des difficultés financières certaines :

« *Feu M. Laffon de Ladebat avait un génie entreprenant ; ses vues étaient grandes pour tout ce qui pouvait concourir à la prospérité de son pays : l'agriculture fixait son attention. En 1769 il acheta la terre de Bellevue, qu'il destinait à un grand établissement agricole. Il fit édifier d'immenses bâtiments pour loger les ouvriers, les*

<sup>22</sup> Ibid, p. 159.

*bestiaux et les récoltes, des ateliers, un moulin à eau et un à vent. On avait fait des défrichements considérables lorsque des événemens, qu'il n'était pas dans la nature de l'homme de prévoir, renversèrent sa fortune et ses projets. Le domaine fut comme abandonné, livré à des mains mercenaires qui détruisirent au lieu d'améliorer : les plantations périrent faute de soins, la terre se couvrit d'ajonc ; enfin cette propriété retomba dans l'état rustique d'où M. de Ladebat l'avait tiré »* (AD 33 - 26J65. *L'Ami des champs*, 1830).

Dans les années 1820, la ferme de Bellevue connaît un second souffle grâce à son rachat par la Société Anonyme de la *Ferme expérimentale du Duc de Bordeaux*<sup>23</sup>. Sous la direction de M. Dortic, « toutes les terres sont bien cultivées, les prairies entretenues avec soin, les fossés récurés »<sup>24</sup>. On trouve, par ailleurs, une pépinière de cyprès et des cultures de plantes tinctoriales (garance et gaude). Mais le renouveau de l'élevage constitue « la principale sollicitude du directeur et [par conséquent], les troupeaux sont en bon état. Les chèvres du Thibet sont très-jolies et dans un bel état de prospérité. (...) M. le duc Decaze a donné un taureau et deux vaches suisses, deux cochons de race anglaise, et une superbe truie de race hongroise, qui ressemble à un sanglier »<sup>25</sup>. Le renouveau de la ferme que laisse entendre avec un enthousiasme débordant le *Conducteur de l'étranger à Bordeaux* est néanmoins de courte durée, et malgré le soutien des sociétés savantes de Bordeaux, l'expérience dure seulement une dizaine d'année. En 1829, le domaine est vendu et le tribunal de première instance de Bordeaux consacre sa liquidation le 2 juillet 1834. De cette expérience physiocratique demeure aujourd'hui l'héritage paysager que forment les moulins à eau de Noé (**Figure 41**) et à vent du Rouquey (**Figure 42**). Le reste de la ferme fut définitivement détruit lors de la construction d'un lotissement en 1970.

L'expérience agronomique de la ferme de Bellevue fait écho à un autre projet d'agriculture nouvelle réalisé à Mérignac. En 1838, le Comte de Tocqueville achète le domaine de Lognac où il expérimente lui aussi des innovations agricoles, en particulier l'implantation de mûriers pour la sériciculture et l'installation d'une remonte (ancêtre des haras nationaux). Ces expérimentations sont à mettre en perspective avec quantité d'autres projets physiocratiques qui voient le jour en Gironde à la même époque. Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et la première partie du XIX<sup>e</sup> siècle, le "désert landais" commence à être perçu comme un front pionnier pour l'agriculture moderne. Depuis les expériences du domaine de Neser (1761-1763) jusqu'à celles de la Compagnie d'exploitation et de colonisation des Landes (1834-1857), en passant par les premières entreprises de fixation des dunes par la plantation de pins menées par les Captaux de Buch (1782), les projets de valorisation agro-forestiers visant à faire des territoires de

<sup>23</sup> Sur ce point, voir l'Ordonnance Royale du 30 avril 1823 consultable via la *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements avis du Conseil d'état*, éditions du Louvre et de l'Imprimerie nationale, <https://urlz.fr/cbdL>.

<sup>24</sup> *Le Guide, ou conducteur de L'Étranger à Bordeaux, département de la Gironde*, Seconde Édition. Bordeaux, Fillastre et Neveu, 1827, p. 407.

<sup>25</sup> Ibid, p. 408.

landes un pays productif et assaini se multiplient<sup>26</sup>. Beaucoup d'entre eux connurent la même trajectoire tragique que celle du domaine de Bellevue à Mérignac. Pourtant, ces expériences ont incontestablement ouvert la voie au grand projet de mise en valeur des landes, qui se concrétise en 1857 avec la *Loi d'assainissement et de mise en culture des landes de Gascogne*, aboutissant à leur drainage méthodique et à leur boisement systématique. A Mérignac, la partie Ouest de la commune devient forestière dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle.



Figure 41 : Le moulin orné de Noé (février 2020).

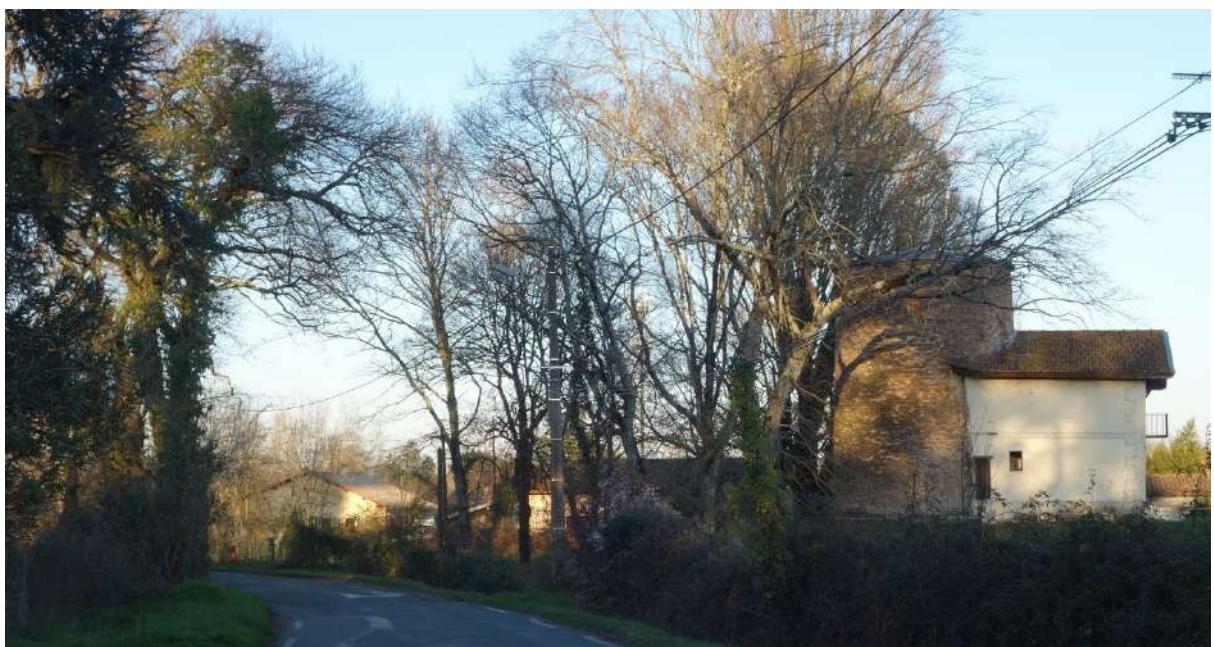


Figure 42 : Les vestiges du moulin à vent de Rouquey (février 2020).

<sup>26</sup> Sur ce point on peut, entre autres, se référer à Sargas (J.), *Histoire de la forêt landaise*, L'Horizon chimérique, Bordeaux, 1997 ; Bercovitz (R.) et Briffaud (S.), « L'invention du bassin d'Arcachon. Essai sur le désir d'un rivage singulier », *Sud-Ouest européen*, n°45, 2018, p. 25-37.

## 2. L'EXTENSION URBAINE (FIN DU XIX<sup>e</sup>- MILIEU DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE)

Les cartes (notamment la carte d'Etat-Major de 1848) et les statistiques agricoles ne montrent pas de transformations majeures du territoire au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Seules quelques évolutions de l'habitat s'observent avec le développement d'un bâti dispersé le long des chemins principaux et, surtout, la croissance du hameau de Lallemagne, dans la partie Est de la commune, qui semble supplanter, en taille, celui de Capeyron (**Figure 43**).



Figure 43 : L'extension des hameaux des communes de la première couronne de Bordeaux au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, d'après la carte d'Etat-Major de 1848.

Ce développement des hameaux est un processus observé sur l'ensemble des communes de la première couronne de Bordeaux (Le Bouscat, Caudéran, Bègles et, dans une moindre mesure, Talence). Il touche donc, aussi, l'extrême Est de Mérignac. Cette croissance, jusqu'alors largement auto-organisée, est planifiée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec la mise en place d'un grand lotissement géométrique, à cheval sur Saint-Augustin et Mérignac. Il ouvre une période de développement de la tache urbaine : à l'Est de la commune, les hameaux hérités du XIX<sup>e</sup> siècle s'agglomèrent progressivement pour former un tissu continu le long des voies de grand parcours (*circa* 1880-1939). En même temps, l'implantation et l'extension progressive de l'aérodrome de Mérignac-Teynac (1917-1939), à l'Ouest de la commune, crée une potentialité de

développement et de rééquilibrage de la tache urbaine. Celle-ci, on le verra, mettra plusieurs décennies à se réaliser.

## 2.1. L'implantation d'un grand lotissement sur l'interfluve de la Devèze et des Ontines (1880-1920)

La construction des boulevards, dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, s'accompagne de l'urbanisation de la petite banlieue de Bordeaux, soit la zone située entre la ceinture des cours et celle des boulevards (**Figure 44**). Des lotissements, aux formes très géométriques, sont implantés et rapidement urbanisés. Au début des années 1880, l'espace délimité par les boulevards est déjà largement bâti, hormis les zones du grand marais de Bordeaux et des bassins à flot, au Nord, et de la zone méridionale de la gare Saint-Jean, au Sud.

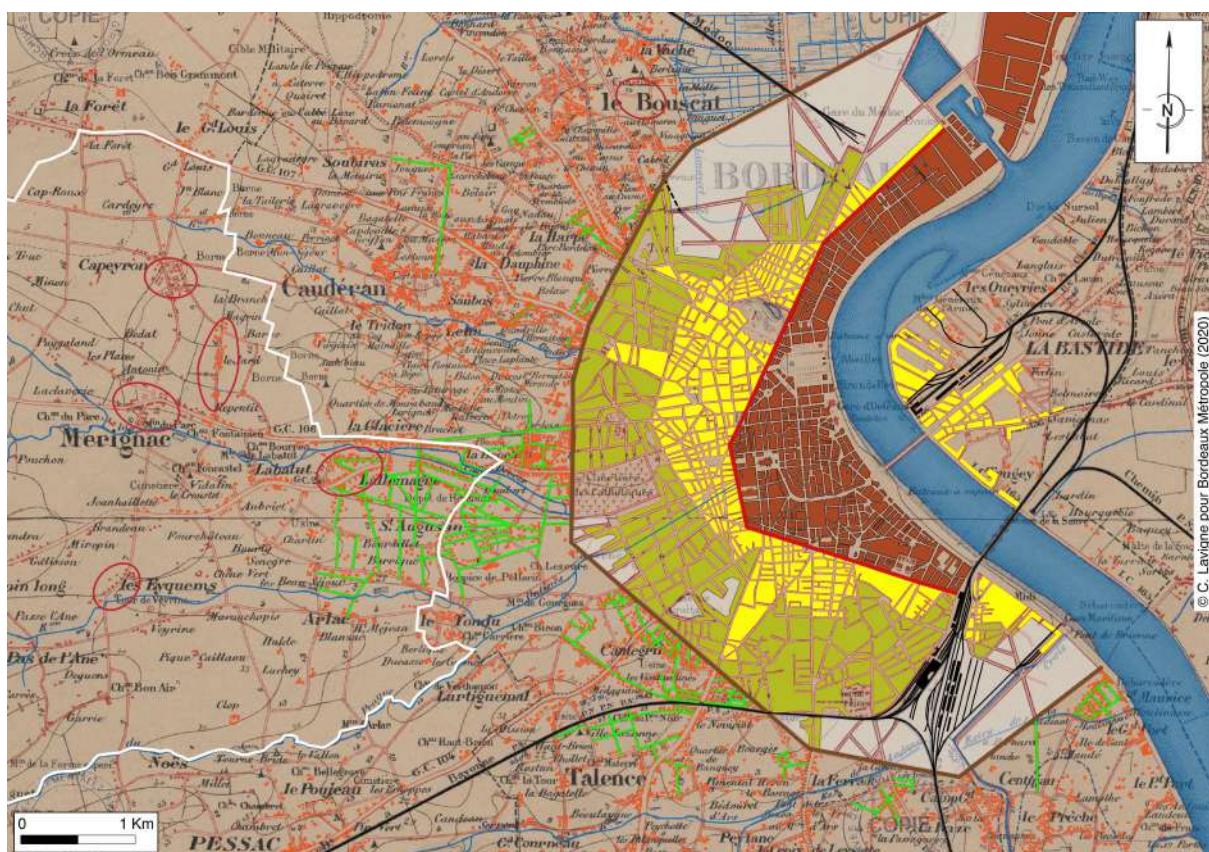


Figure 44 : Le lotissement de l'interfluve de la Devèze et des Ontines (en vert clair), d'après la carte du département de la Gironde de 1888.

Alors qu'un des objectifs de la construction des boulevards était de contenir l'urbanisation à l'intérieur d'une limite continue (à l'image des grandes enceintes de réunion des villes du XIV<sup>e</sup> siècle)<sup>27</sup>, on observe, dès les années 1880, l'implantation d'un

<sup>27</sup> LAVIGNE (C.), *Etude archéogéographique de la ceinture de la "petite banlieue" ; Contribution à la stratégie d'aménagement des boulevards de la ville de Bordeaux*, Bordeaux métropole, Direction de la valorisation du territoire, 2017, 50 pages.

grand lotissement hors de la ceinture des boulevards, qui constitue la tête de pont d'un front pionnier urbain vers l'ouest (**Figure 45**, en vert clair).

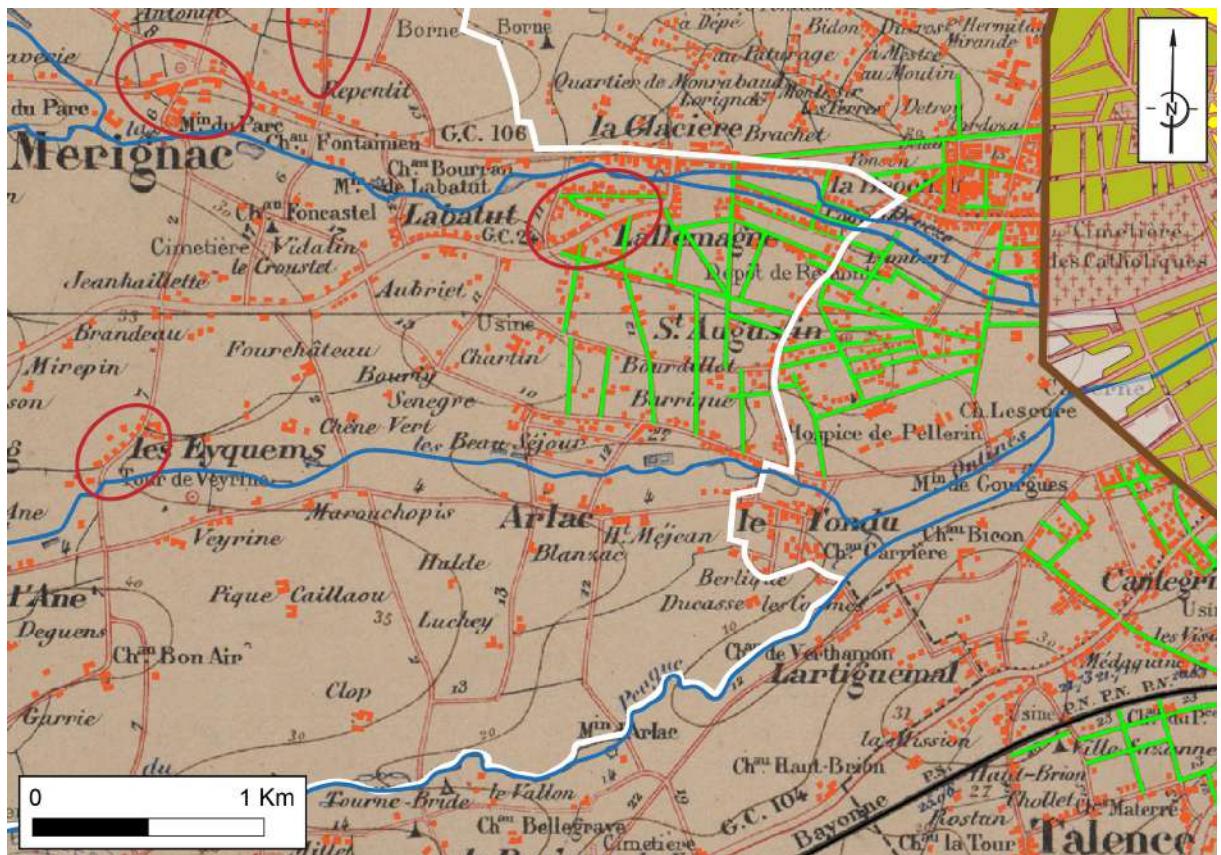


Figure 45 : Le grand lotissement de Lallemagne (en vert clair), sur l'interfluve de la Devèze et des Ontines, d'après la carte de la Gironde de 1888.

Ce grand lotissement, à cheval sur Saint-Augustin et Mérignac, occupe l'interfluve de la Devèze et des Ontines sur une superficie d'environ 150 hectares. Il est limité par l'avenue d'Arès, au Nord, et l'avenue des Eyquems, au Sud, et s'organise de part et d'autre du cours d'Ornano, à Mérignac, et de la rue du Haut Maurian, à Saint-Augustin (qui, primitivement, n'étaient pas reliées). Implanté au début des années 1880, ce lotissement est urbanisé dans les décennies suivantes. Son armature a ensuite été complétée par de nouveaux axes qui ont densifié la géométrie initiale, comme au sud du cours d'Ornano, en limite de la commune de Bordeaux, où le lotissement du domaine du Haut Maurian, dans la seconde moitié des années 1920, ajoute de nouvelles rues à la trame de base (voir ci-dessous, pages 49 à 52).

Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le bâti commence à se diffuser autour de ce grand lotissement et le long des voies conduisant vers le quartier de Beutre, au Sud-Ouest (actuelle avenue de la Marne), et vers le quartier du Bourg, au Nord-Ouest (actuelle avenue de Mérignac). Ces deux axes viaires sont devenus les voies principales de circulation durant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle (cf. cartes d'État-Major de 1848 et carte de 1888), ce qui a pu être un facteur attractif pour l'implantation de divers types de bâtiments, à usage d'habitat ou de services et de commerces (**Figure 46**). Au Nord-Est,

la croissance simultanée du bâti dans les hameaux de Capeyron, du Jard et du Bourg, pose un premier jalon pour le développement de l'urbanisation future de ce secteur de la commune.

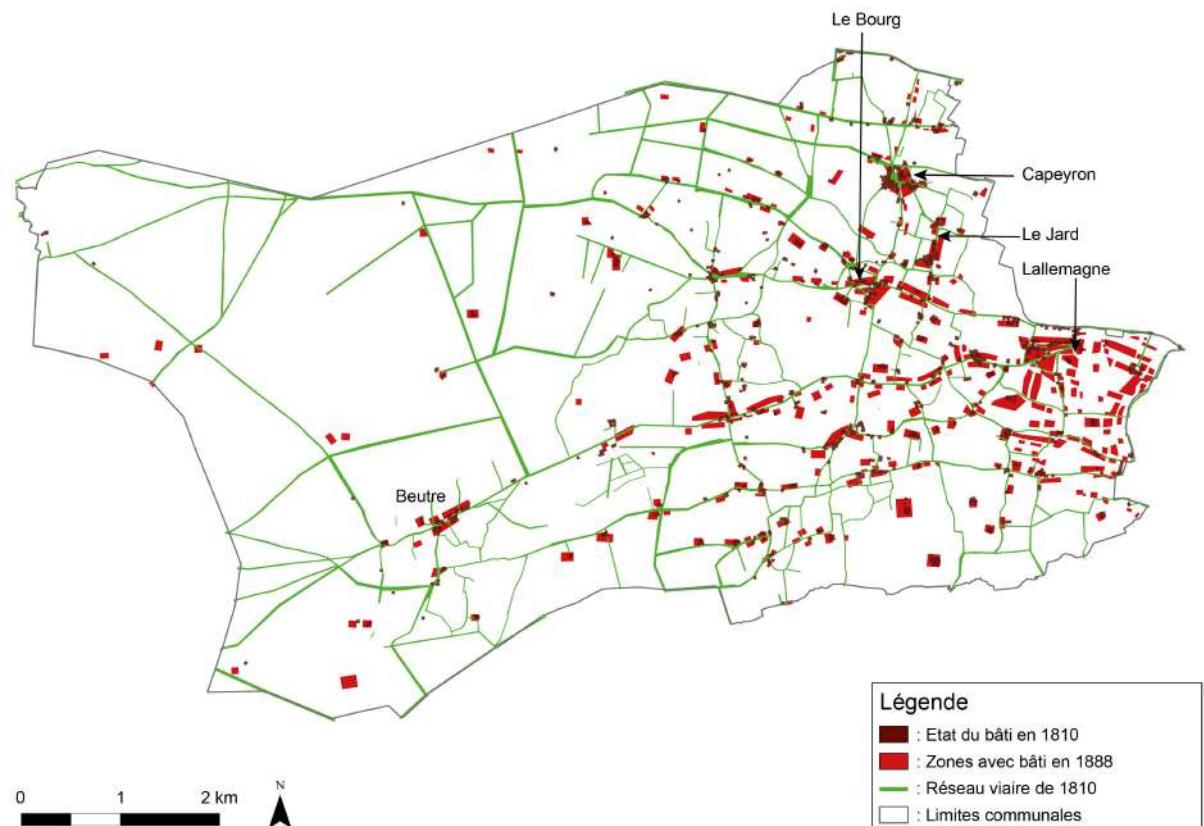


Figure 46 : Progression des zones d'urbanisation à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, d'après la carte du département de la Gironde de 1888.

## 2.2. L'extension de la tache urbaine vers l'Ouest (1920-1950)

La dynamique d'urbanisation amorcée dans les années 1880 va se poursuivre vers l'Ouest au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Le relevé des masses bâties, réalisé à partir de la mission aérienne de 1924, d'une carte topographique de 1937 et de la mission aérienne de 1950, permet de saisir cette dynamique dans l'espace et dans le temps et d'en comprendre le rythme et les logiques. Le relevé des zones bâties a été fait en délimitant les secteurs présentant des caractéristiques communes : îlots, séries d'habitats en bande le long d'une voie, etc. Pour les bâtiments isolés, le choix a été fait de déborder assez largement des constructions pour donner une bonne lisibilité de l'occupation à l'échelle de la commune, mais aussi pour matérialiser l'emprise associée au bâti, laquelle se concrétise de façons différentes selon les époques (jardin, parking, piscine, aujourd'hui ; jardin potager, pré associé à une fonction de blanchisserie, au début du XX<sup>e</sup> siècle).

Au cours de cette période la croissance urbaine se fait principalement sous la forme de lotissements<sup>28</sup>. Par lotissement, on entend un processus d'urbanisation qui consiste à diviser une propriété foncière en plusieurs lots dans le but d'y implanter des constructions. Ce processus se caractérise par une dissociation de l'aménagement et de la construction : la viabilisation (assainissement, voies, trames parcellaires) et la construction (édification des maisons) ne sont pas assurées par les mêmes maîtres d'ouvrage. Autrement dit, toutes les étapes de l'urbanisation ne sont pas mises en œuvre par un seul et même opérateur et peuvent être décalées dans le temps. Au sein de ces lotissements, il existe donc deux procédures d'urbanisme : le permis d'aménager et le permis de construire. La première est assurée par un lotisseur (qui viabilise) alors que la seconde peut être assurée par un promoteur (qui construit plusieurs maisons) ou un particulier (qui construit sa maison pour son propre compte). Ainsi, au sein d'une trame viaire normalisée et généralement orthonormée, le paysage des lotissements ne se caractérise pas, sauf réglementation particulière, par une homogénéité architecturale.

Par ailleurs, avec les lois Cornudet de 1919 et 1924, la procédure de lotissement se trouve encadrée. La loi de 1919 met ainsi en place un nouvel outil réglementaire, le Plan d'Aménagement d'Embellissement et d'Extension (PAEE), qui détermine les voies à créer, avec leurs dimensions, ainsi que les places, les squares et les jardins<sup>29</sup>. Elle instaure, par ailleurs, un principe de contrôle et d'autorisation des lotissements par la puissance publique. Dès lors, toute opération de lotissement est soumise à instruction des autorités compétentes qui dressent une procédure normalisée. Celle-ci comprend un arrêté préfectoral, un programme d'aménagement accompagné d'un cahier des charges du lotissement qui contient la description du terrain (situation, superficie, occupation du sol, desserte), la nature de la voirie (dimension de la chaussée, des trottoirs et des caniveaux), des réseaux (eaux potable, eaux usées) ainsi que les délais d'exécution des travaux. Ils sont accompagnés des pièces graphiques associées (plan des voies, profils des réseaux d'assainissement). A Mérignac, de très nombreuses opérations de lotissements sont réalisées dans les années 1920-1930 selon ces principes<sup>30</sup>. Ces lotissements semblent avoir été implantés préférentiellement le long de la ligne de chemin de fer de ceinture et des axes de transports en commun, notamment du tramway.

En 1924, soit presque 45 ans après le précédent relevé, le bâti s'est densifié dans le quartier qui jouxte le cours d'Ornon, entre la Devèze et Les Ontines (**Figure 47**). Au sud de la commune, le domaine de Luchey a été loti, créant une zone de densification urbaine à l'emplacement de l'ancien domaine. Ces deux secteurs bénéficient, sans aucun doute, de la proximité des gares de Bourranville (sur la commune de Caudéran) et d'Arlac, implantées le long de la ligne de chemin de fer de

<sup>28</sup> FOURCAUT (A.), *La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grâne, Créaphis, 2000, 339 p.

<sup>29</sup> A noter, toutefois, qu'il n'existe pas de PAEE à Mérignac. Voir AM Mérignac 1 T 4-14.

<sup>30</sup> AM Mérignac 1 T 4-14.

ceinture construite entre 1912 et 1916<sup>31</sup>. Les trois voies qui depuis Lallemande et Le Tondu convergent vers le quartier de Beutre agglomèrent sur leur tracé un bâti de plus en plus dense, illustrant le rôle du réseau viaire ancien dans la structuration urbaine. Entre les quartiers du Bourg et des Places et ceux de Capeyron et du Jard, un agglomérat de constructions émerge, dessinant un axe d'urbanisation Nord/Sud complètement original. Encadré par des voies, l'ensemble forme une sorte de rectangle allongé qui mélange zones densifiées et mitage urbain. Ponctuellement, des îlots bâtis apparaissent également, cloisonnés par des tronçons viaires hérités (par exemple au sud du bourg). A l'Ouest, deux enclaves ont été créées au cours de la Première Guerre mondiale (le camp militaire américain de Beaudésert et l'aérodrome de Teynac), à l'intérieur desquelles se développe une occupation spécifique, étrangère au reste du territoire communal.

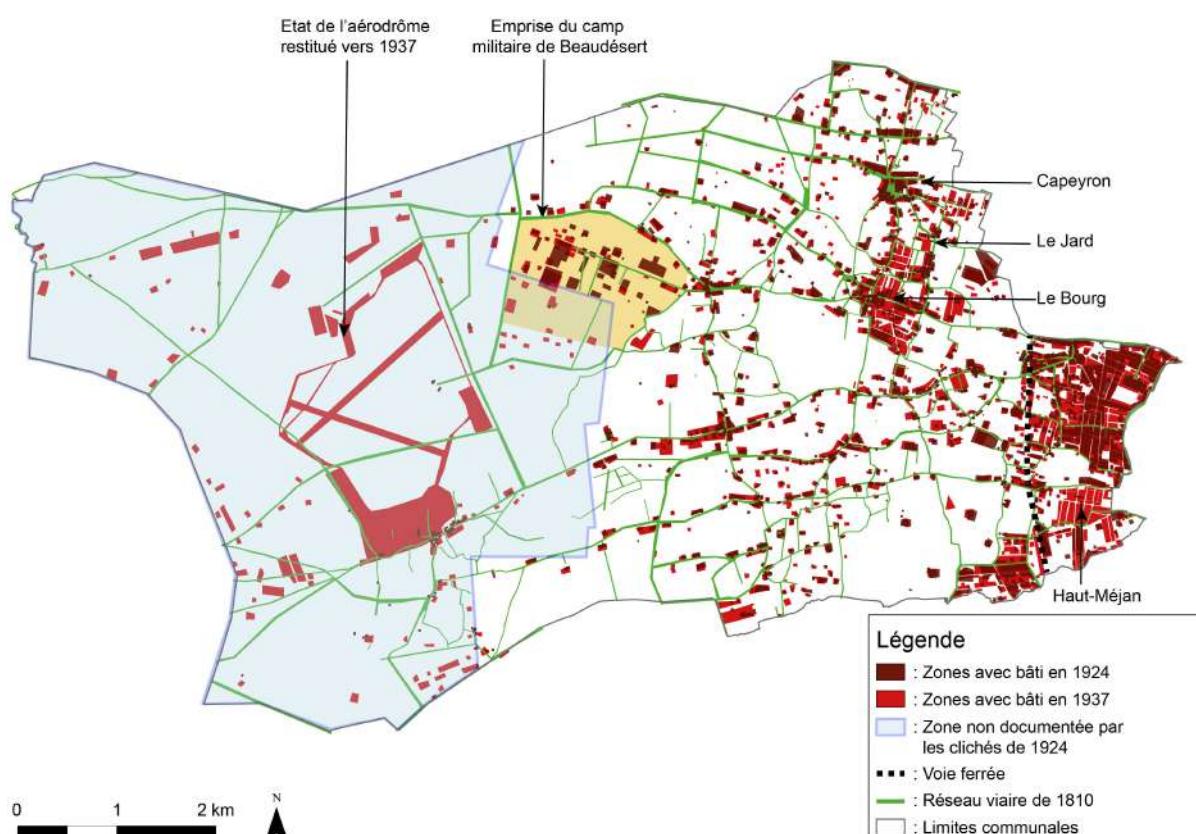


Figure 47 : Progression des zones d'urbanisation dans les années 1920, d'après le relevé des masses bâties effectué d'après la mission IGN C1536-0741-1924-NP5.

Avec la carte de 1937, on peut observer que la dynamique amorcée treize ans plus tôt s'est amplifiée (Figure 48). Le quartier d'Ornon s'est encore densifié avec, notamment, le lotissement du domaine du Haut Maurian. Préservé de l'urbanisation jusqu'au milieu des années 1920, le domaine de ce château est partagé en 1926 (Figure 49). On implante, entre les chemins du Vélodrome (actuel rue André Maginot),

<sup>31</sup> Projet établi dès 1904 par la *Compagnie du Midi*, cette ligne relie la gare Saint-Jean à la gare de Saint-Louis (ancienne gare de Ravezie) qui dessert le Médoc. Ouverte en 1917 puis doublée en 1922, elle aura un fort pouvoir de polarisation sur l'implantation de l'activité industrielle à Mérignac.

Dupuch (actuel rue Emile Combes) et Pusine (actuel rue Paul Doumer), un lotissement qui comprend trois voies. Deux d'entre elles sont orientées Est/Ouest alors que la troisième traverse le lotissement du Nord au Sud (rue d'Epernay). Un rond point marque le croisement des rues Georges Leytens et d'Epernay. Le plan de 1937 montre que le lotissement a été rempli assez rapidement. Pendant la seconde partie du XX<sup>ème</sup> siècle des maisons se sont installées dans les parcelles encore vides, tandis qu'au gré des ventes, d'autres maisons ont été modifiées, surélevées ou encore adjointes d'annexes. De ce processus complexe, inscrit dans la durée, résulte aujourd'hui un paysage à la fois unitaire, par l'orthogonalité de la trame viaire qui ajoute sa géométrie à celle du quartier (**Figure 50**), et diversifié, par l'hétérogénéité de l'architecture qui s'y observe (**Figure 51**). Aujourd'hui encore, entre les frondaisons du cèdre et des tilleuls, témoins vivants de l'ancienne garenne du domaine, on peut apercevoir le château du Haut-Maurian (**Figure 52**).

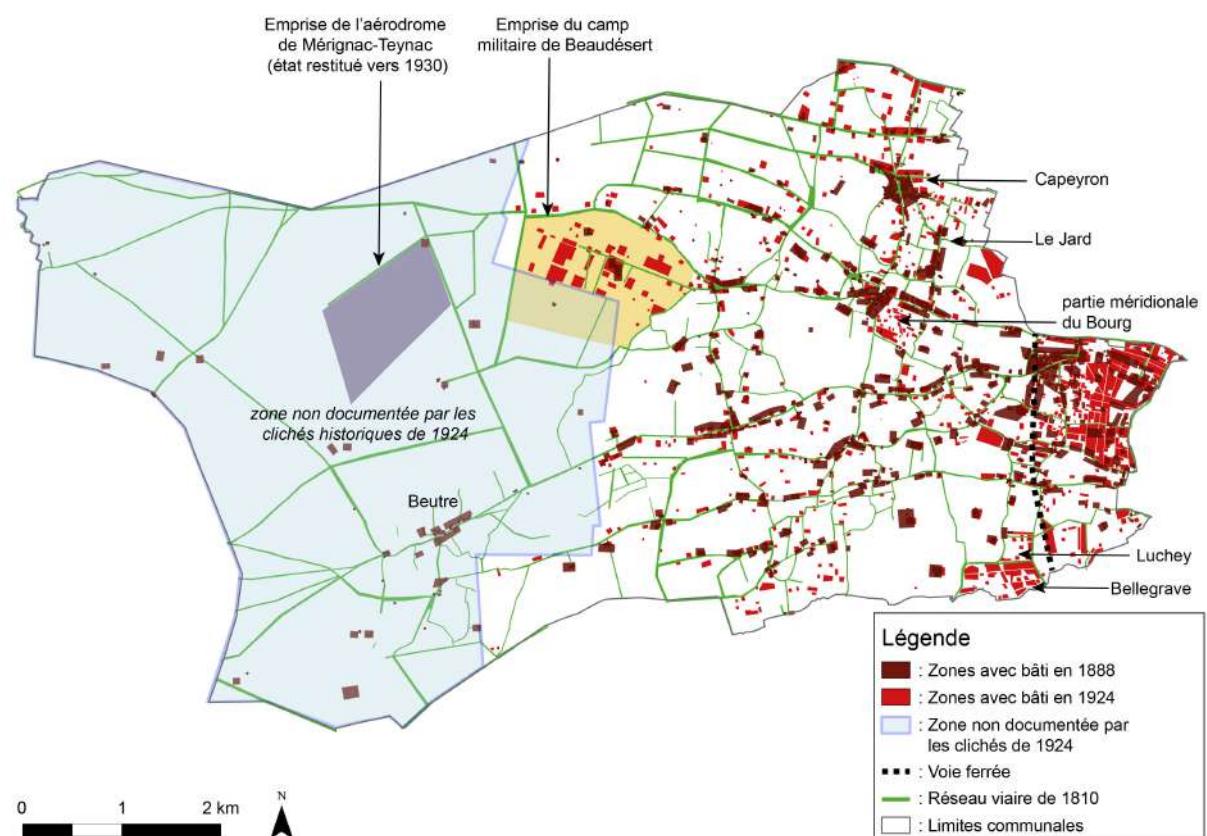


Figure 48 : Progression des zones d'urbanisation au milieu des années 1930, d'après le relevé effectué sur la carte de 1937 (Source : AD 33, 2 Fi 3895).



Figure 49 : Blocs diagrammes illustrant le processus de lotissement du domaine du haut Maurian et sa densification jusqu'à aujourd'hui.



Figures 51 et 52 : Le lotissement du Haut Maurian aujourd'hui ; la diversité architecturale et l'ancien château et sa garenne.

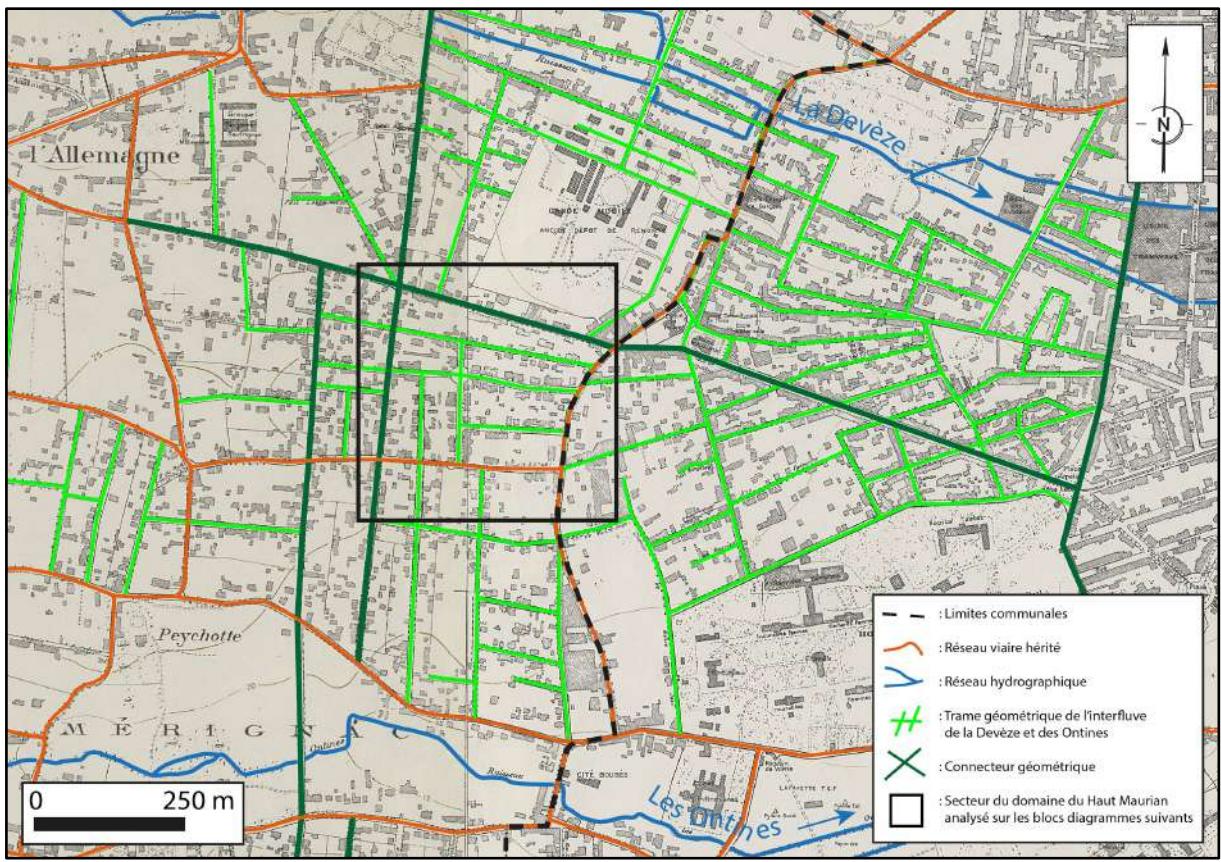


Figure 50 : Localisation du lotissement du Haut Maurian au sud du Cours d'Ornano (cadre noir), dans le quartier de Lallemagne, d'après une carte des années 1930.

La même année (1926), un autre lotissement est implanté sur les domaines du Haut Méjean et de Bories. Ce lotissement se situe au sud du quartier d'Ornon, sur l'interfluve des Ontines et du Peugue, à la jonction des communes de Bordeaux et de Mérignac. A partir d'un tracé Est/Ouest (actuel rue Gérard Blot), le lotissement est divisé perpendiculairement en grandes bandes parallèles, d'orientation Nord/Sud (**Figure 53**). Les rues portent toutes le nom d'une grande ville française (**Figures 54 à 56**). Construit entre les chemins d'Arlac (actuel avenue Aristide Briand) et Luchey (actuel rue Jules Michelet), le lotissement fait la jonction avec celui de Luchey, à l'ouest de la voie ferrée, formant un ensemble urbain continu à l'Est de la commune. Il constitue probablement une des opérations les plus importantes de la période<sup>32</sup> (**Figure 48**, ci-dessus). Alors que le lotissement du domaine de Méjean semble avoir été construit assez rapidement, celui du domaine du Bories n'a été rempli qu'après la guerre. Le château du Haut-Méjean est encore visible aujourd'hui (**Figures 57 et 58**).

<sup>32</sup> Le dossier complet du lotissement est consultable sous la côte : AM Mérignac 1 T 4.



Figure 53 : Plan du lotissement du Haut-Méjean et de Bories en 1925/1926 (Source : AM Mérignac 1 T4).



Figures 54, 55 et 56 : Construction de la voirie du lotissement Bories et Méjean en 1925-1926 (Source : AM Mérignac 1 Num 030 048 à 050).



Figures 57 et 58 : L'ancien château du Haut Méjean aujourd'hui divisé en appartements et les diverses époques de construction des maisons et immeubles du lotissement.

L'autre secteur d'extension de la tache urbaine est celui formé par l'agglomérat des anciens hameaux, au Nord-Est de la commune, qui se densifie fortement,

particulièrement le long de la voie qui relie le quartier du Bourg à celui de Capeyron. A l'Ouest, le changement majeur réside dans l'extension de l'emprise de l'aérodrome qui passe de 104 hectares à 332 hectares entre 1920 et 1937 (voir plus loin).

En 1950, le processus amorcé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle se poursuit : densification des quartiers de l'Est de la commune ; mitage et développement de l'habitat isolé ; extension de la zone aéroportuaire (**Figure 59**).

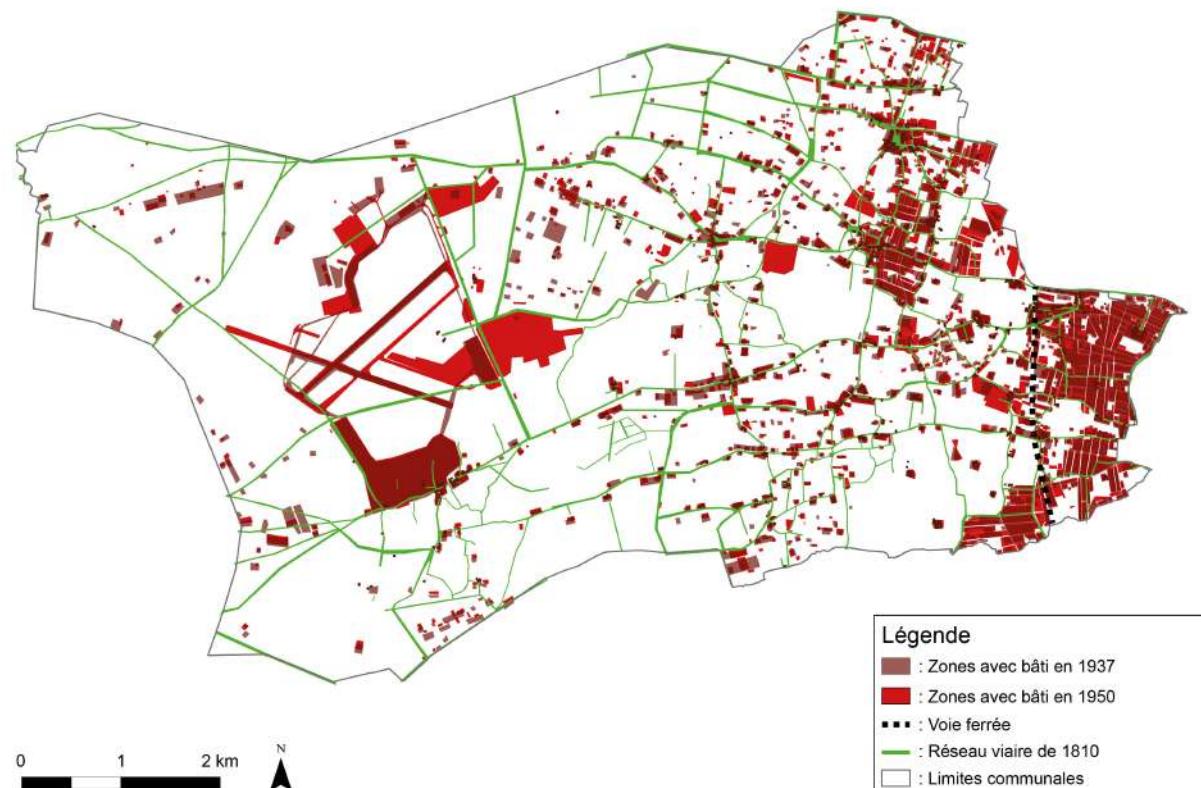


Figure 59 : Progression des zones d'urbanisation vers 1950, d'après le relevé des masses bâties effectué à partir des clichés de l'IGN, BD ORTHO® Historique.

La structuration de la ville reste fortement corrélée au réseau des voies hérité du début du XIX<sup>e</sup> siècle, tandis que la persistance de grandes masses boisées (parcs du Château, de Bourran, du Burck, etc.) limite le développement urbain à l'Ouest des zones les plus densément bâties (**Figure 60**). Par ailleurs, le développement urbain semble moins rapide dans une grande zone au cœur du territoire communal, délimitée à l'Ouest par la zone aéroportuaire, au Nord par la voie ancienne héritée Bordeaux/Martignas-sur-Jalles (av. de l'Yser), au Sud par une autre voie ancienne héritée reliant Bordeaux à Saint-Jean-d'Illac (D 106), et à l'Est par l'axe de voirie ancien Nord-Sud reliant Pessac à Bruges (av. du Maréchal Leclerc). Ce retard peut s'expliquer par la nature des usages ayant concerné cette zone centrale : on relève ainsi l'ancien camp militaire de Beaudésert (déserté après la première guerre mondiale), au Nord-Ouest ; le massif boisé du Parc du Château, à l'Est ; des surfaces à usage agropastoral au Sud. A l'est de ce trapèze, entre l'avenue de Verdun et la D 106, on trouve aussi le cimetière et

l'espace boisé de Bourran. Vers 1950, les premières zones urbanisées à l'intérieur de ce trapèze sont accolées à ses limites : un ensemble bâti (aujourd'hui disparu) est adossé à la zone aéroportuaire et les premiers immeubles de la Cité du Parc Ouest viennent empiéter sur la partie nord-ouest du Parc du Château.

Les landes communales, plantées en pins dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle (*Loi d'assainissement et de mise en culture des landes de Gascogne de 1857*), restent encore fortement boisées à l'Ouest du territoire communal dans les années 1950. A l'Est, où la densification urbaine a conduit à la formation d'îlots urbains compacts, intégralement construits, des espaces naturels boisés subsistent (parcs) mais sont plus rares. Une partie de la végétation arborée héritée est intégrée aux jardins particuliers (**Figure 60**).

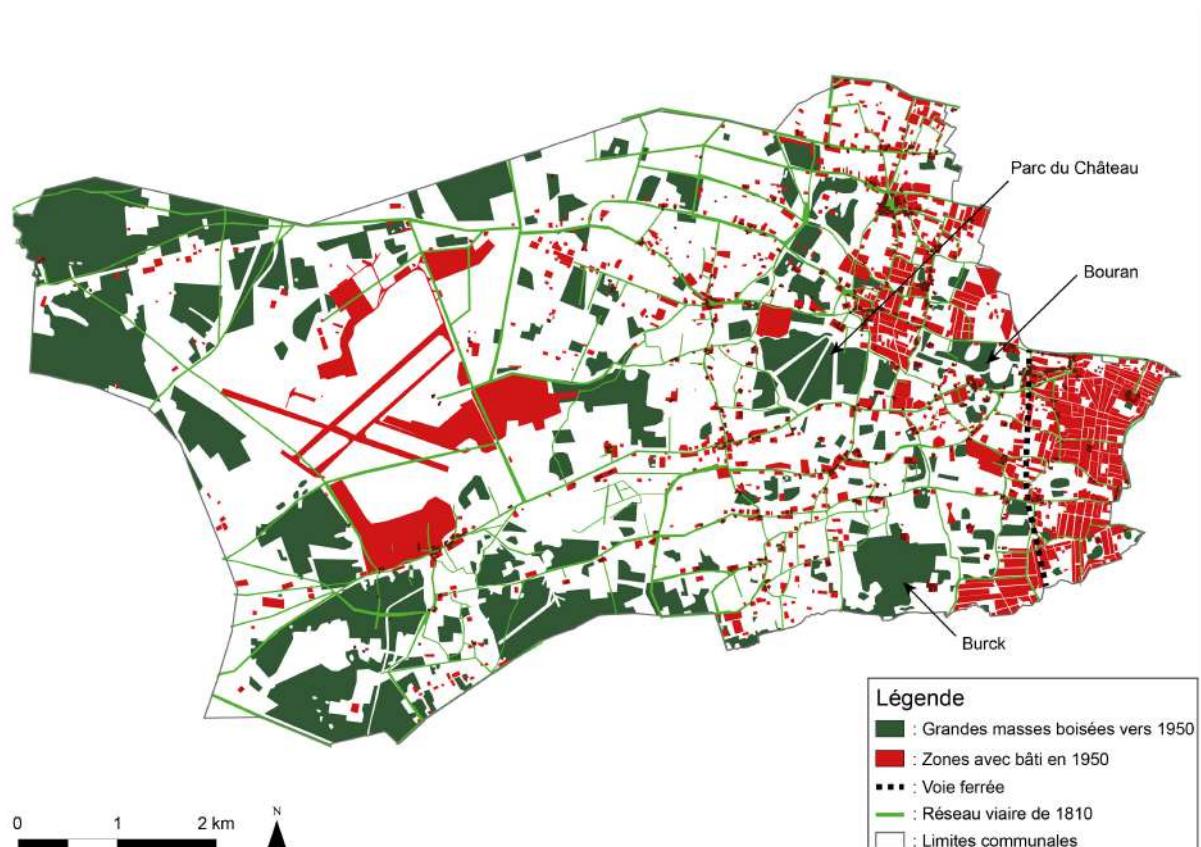


Figure 60 : Zones d'urbanisation et grandes masses boisées vers 1950. Relevé des masses bâties à partir de la BD ORTHO® Historique de l'IGN, relevé des grandes masses boisées à partir de SCAN50 Historique de l'IGN.

Au terme de cette analyse d'un siècle et demi de développement urbain, les dynamiques identifiées sont : 1- Développement puis densification de l'occupation urbaine, essentiellement sous la forme de maisons de ville, dans la partie Est de la commune. Cette urbanisation résulte du développement des hameaux anciens, historiquement situés dans la partie orientale de la commune, et du lotissement des domaines dû à l'extension urbaine de Bordeaux ; 2- La partie ouest de la commune reste peu peuplée, mais connaît des transformations importantes du fait de l'installation

et du développement très important de la zone aéroportuaire, dès la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle ; 3- Entre ces deux pôles, l'évolution de la partie centrale de l'agglomération est hétérogène. L'habitat se développe d'abord le long des axes de voirie, puis dans les espaces intermédiaires, essentiellement à vocation agropastorale, avec un retard de développement dans la partie située au cœur du territoire communal.

### **2.3. L'affirmation d'une centralité : acte 1 (1850-1930)**

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les hameaux et quartiers d'habitat groupé sont peu hiérarchisés et la centralité du quartier du Bourg où se trouve l'église Saint-Vincent ne semble pas affirmée. La forme en auréole, qui semble avoir dicté, à l'origine, l'implantation des hameaux de Capeyron, Pichey, Les Eyquems et Lallemegne, ne semble plus perçue comme signifiante. Pourtant — et même s'il est moins peuplé — ce quartier continue à occuper une place centrale dans la vie sociale en raison de sa fonction religieuse. L'église dans laquelle sont célébrés et dispensés les sacrements, le cimetière où sont enterrés les morts, la cloche qui scande les différents moments de la journée, en font le centre fonctionnel, religieux et spatial de la commune. Son nom même (le Bourg), dit bien sa fonction et son importance.

Après la Révolution française, le pouvoir municipal va affirmer cette centralité historique. Les édiles municipaux investissent donc une parcelle agricole, de forme trapézoïdale, située entre le hameau du bourg et le hameau des Places afin d'en faire une place publique (**Figure 61**). Afin d'en manifester le statut, ils cherchent à y installer des édifices au capital symbolique fort. Après l'échec, en 1853, d'un projet de « *construction d'une école primaire, du logement de l'instituteur, d'une salle de Mairie, du logement du Garde (champêtre) et d'une prison* » porté par la municipalité de Marc-Antoine Deliège<sup>33</sup>, l'ensemble mairie-école voit le jour entre 1897 et 1904, porté par le vote des lois Ferry (1881/82) instituant l'école laïque, gratuite et obligatoire. Construit sur un des côtés de la place, le bâtiment tout en longueur se voit accolé celui de la mairie, construite entre 1902 et 1905 par l'architecte Achille Monginoux (1862-1933). Édifice massif, construit en pierre de taille, l'architecture de ce bâtiment, dont l'angle est marqué par une tour cylindrique coiffée d'une bulbe, apparaît résolument moderne, pour l'époque (**Figure 62**).

---

<sup>33</sup> AD 33 – 2430 20 Mérignac (3) I. Cité par Gillard (P. et G.), *Essor et développement des quartiers de Mérignac*, 2009, Pierre Gillard éditeur, p. 87.



Figure 61 : Bloc diagramme du hameau du Bourg en 1810.



Figure 62 : La mairie et de l'école communale vers 1910 (Source : AM 14 Fi 20).

Entre temps, le centre de la place est occupé par la nouvelle église Saint-Vincent (**Figure 63**). Réalisée à l'initiative de la municipalité et du Cardinal Donnet (1795-1882)<sup>34</sup> et conçue par l'architecte Jean-Gustave Alaux (1816-1882) dans un style néo-gothique, celle-ci est inaugurée en 1865<sup>35</sup>. Elle remplace désormais l'ancienne église romane que le même architecte avait jugé inadaptée et difficile à réparer. La nouvelle église marque de son empreinte le paysage communal, comme l'indique le poète Léon Dupuy en 1873 :

« Enfin mon bon Curé, vos vœux sont exaucés ;  
Votre persévérance obtient un beau succès.  
Votre charmante église est là, presque achevée ;  
Son élégant clocher et sa flèche élevée,  
La Croix qui les domine, emblème révéré,  
Signalent, au lointain, l'édifice sacré.  
Mérignac gravera, dans sa modeste histoire,  
Le nom des ouvriers de l'œuvre méritoire,  
Des braves compagnons du dévoué pasteur  
Qui fournirent leur pierre au temple du Seigneur (...) »<sup>36</sup>.

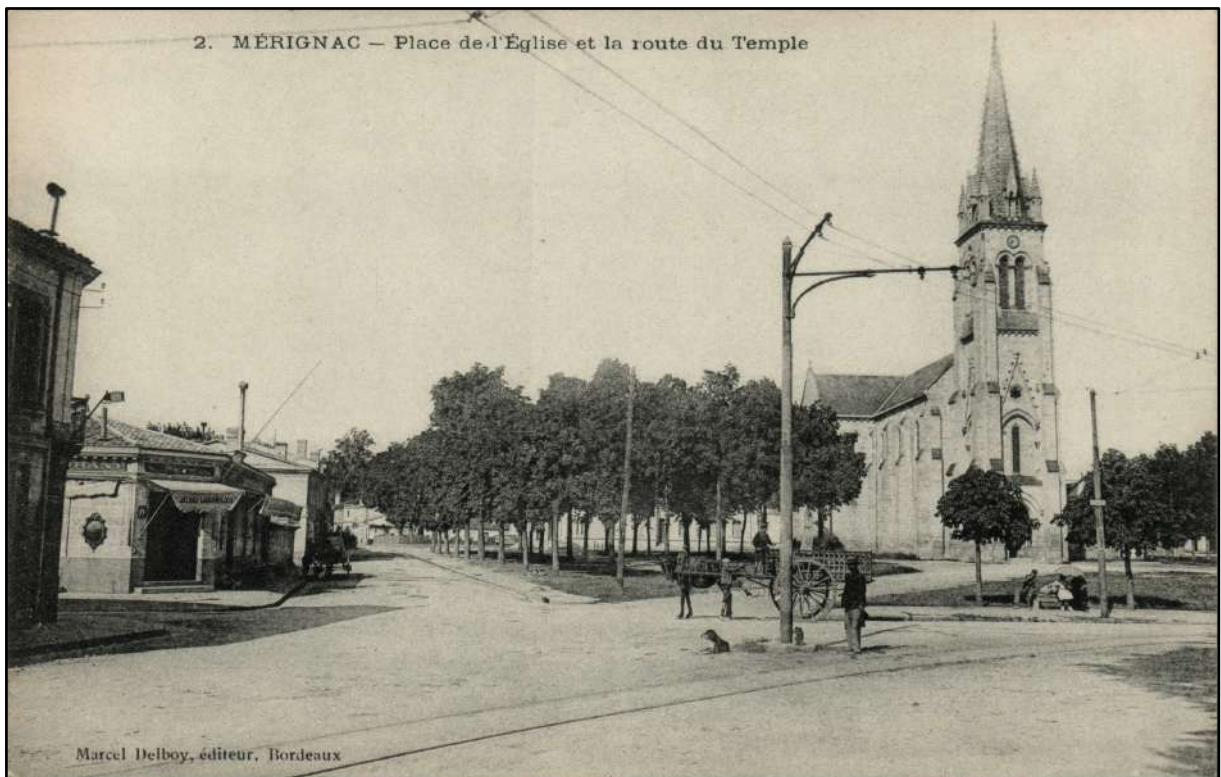


Figure 63 : Carte postale de la nouvelle église Saint-Vincent, dans les années 1910. Au premier plan, la ligne de tramway (Source : AM).

<sup>34</sup> Archevêque de Bordeaux, le Cardinal Donet vit à Mérignac dans le domaine de Fontainieu.

<sup>35</sup> L'église ne sera totalement terminée qu'en 1876, le chantier ayant été interrompu à plusieurs reprises, faute d'argent.

<sup>36</sup> *Un rêve à Mérignac*, juillet 1873, Imprimerie d'Emile Crucy, Bordeaux.

Ce complexe monumental formé par la mairie, l'école municipale et l'église est complété par la réalisation de la Poste en 1898, à l'entrée du chemin Minon<sup>37</sup> (**Figure 64**), et par l'arrivée du tramway entre 1890 et 1895 (**Figure 65**). Le caractère urbain de la place se construit à mesure que des bâtiments d'habitation et des commerces s'installent autour. Il est conforté également par des mesures de police, comme l'atteste un arrêté municipal de 1882 qui précise « *qu'il est défendu de traverser la place de l'église avec des chevaux, voitures et charrettes et de les y laisser stationner* ». Ces différents aménagements permettent d'affirmer la centralité du bourg qui est réelle à partir des années 1920 (**Figure 66**).



Figure 64 : Le premier hôtel des Postes, construit en 1898, d'après une carte postale ancienne (Source : AM Mérignac 14 Fi 043).

<sup>37</sup> Celle-ci sera déplacée dans les années 1930 au bout de l'avenue de Verdun (actuel Centre de la Sécurité Social).



Figure 65 : La ligne de tram atteint le centre bourg dans les années 1890  
(Source : AM Mérignac 14 Fi 035).

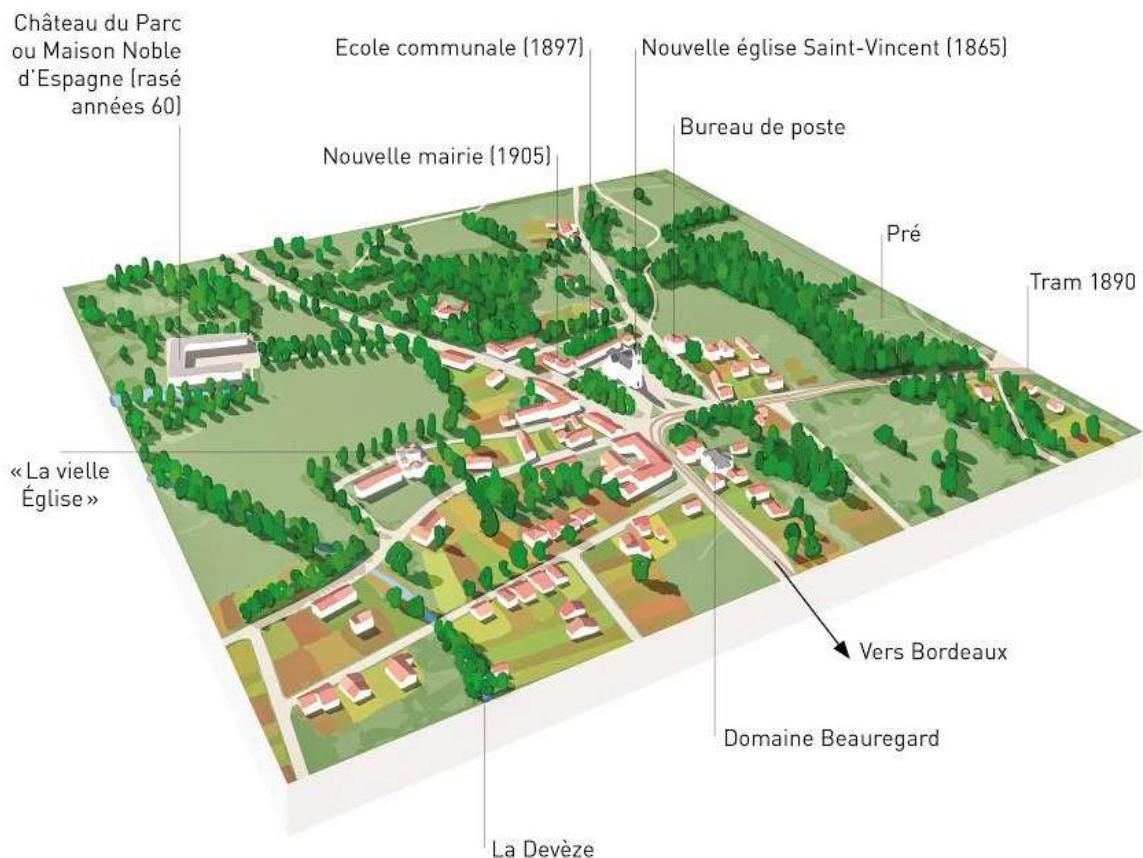


Figure 66 : Bloc diagramme du bourg en 1924 : la place publique s'organise autour de la nouvelle église Saint-Vincent (Source : mission aérienne de 1924).

## **2.4. L'émergence d'une potentialité à l'ouest de la commune : l'aérodrome de Mérignac-Teynac (1917-1939)**

En 1917, le ministre de la Guerre décide d'implanter à Mérignac un camp d'aviation afin de faciliter l'acheminement, sur le front, des avions SPAD dont les ateliers de construction étaient installés à Bordeaux depuis 1915<sup>38</sup>. C'est sur le domaine de Teynac, à proximité immédiate de la base sanitaire de transit de l'armée américaine du domaine de Beaudésert, que sont pris les 60 hectares nécessaires à la construction des premiers bâtiments et de la piste d'envol (**Figure 67**, en bleu). En 1920, ce camp d'aviation est agrandi de 44 hectares à l'Ouest, au profit du service de la navigation aérienne, afin de constituer l'aérodrome projeté dans le cadre du Plan Saconney, premier réseau européen de lignes aériennes commerciales (**Figure 67**, en hachuré en bleu). En 1928, la chambre de commerce de Bordeaux acquiert 60 hectares supplémentaires au sud de la première emprise en prévision de la concession, par l'Etat, de l'exploitation de l'aérodrome. L'Etat, après avoir acquis 64 ha de terrains supplémentaires situés aussi au sud de l'emprise primitive, concède finalement 228 ha à la chambre de commerce de Bordeaux, le 10 juin 1931 (**Figure 67**, en hachuré bleu et orange sur le plan). Celle-ci est établie pour cinquante ans.

Toujours dans l'anticipation, la chambre de commerce confie en 1929 la conception de l'aéroport à l'architecte Cyprien Alfred-Duprat, architecte "éclectique" qui fait preuve pour la construction de cette première aérogare d'un modernisme digne des plus beaux bâtiments du Bauhaus de cette époque. Un premier hangar de 6000 m<sup>2</sup> est édifié dès 1932 puis un second, livré en 1935, et l'aérogare de Bordeaux dont la construction est achevée au début de l'année 1936 (**Figure 68**). Le ministre de l'Air ayant décidé d'installer deux escadres militaires au sud de l'aéroport, l'acquisition de 111 ha est soumise à expropriation pour cause d'utilité publique en vertu d'un décret du 18 juillet 1935. La chambre de commerce ayant été subrogée dans les droits ainsi conférés à l'État, la surface d'emprise de l'aérodrome est portée par ses soins à 340 ha (**Figure 67**, en orange sur le plan). Parallèlement, le service des Ponts-et-Chaussées acquiert, sur ordre du ministre de l'Air, 28 ha destinés à recevoir un stand de tir, un dépôt d'essence, un mess pour officiers et un casernement pour sous-officiers. Devenue ainsi aérodrome mixte civil et militaire, la plate-forme aéronautique de Bordeaux-Teynac est également utilisée par la construction aéronautique, laquelle avait d'ailleurs été à l'origine de sa création.

En 1938, enfin, le ministre de l'Air décide la création, selon deux axes privilégiés, de quatre bandes de recueil destinées à permettre à un avion en difficulté de se poser en dehors du terrain. L'urgence attachée à la réalisation de ce projet conduit le ministre à choisir d'acquérir les 54 ha concernés en faisant une nouvelle fois appel à l'expropriation pour cause d'utilité publique. Une première piste de 1.300 m x 60 m orientée selon l'axe O-N-O/E-S-E et 3.000 m de voies de circulation desservant les

<sup>38</sup> <http://atlas.aviation-civile.gouv.fr/html/aero98.htm>

zones civiles et militaires sont ainsi réalisées en 1939. Une seconde piste de 1500 m est mise en construction fin 1939 selon l'orientation N-E / S-O.

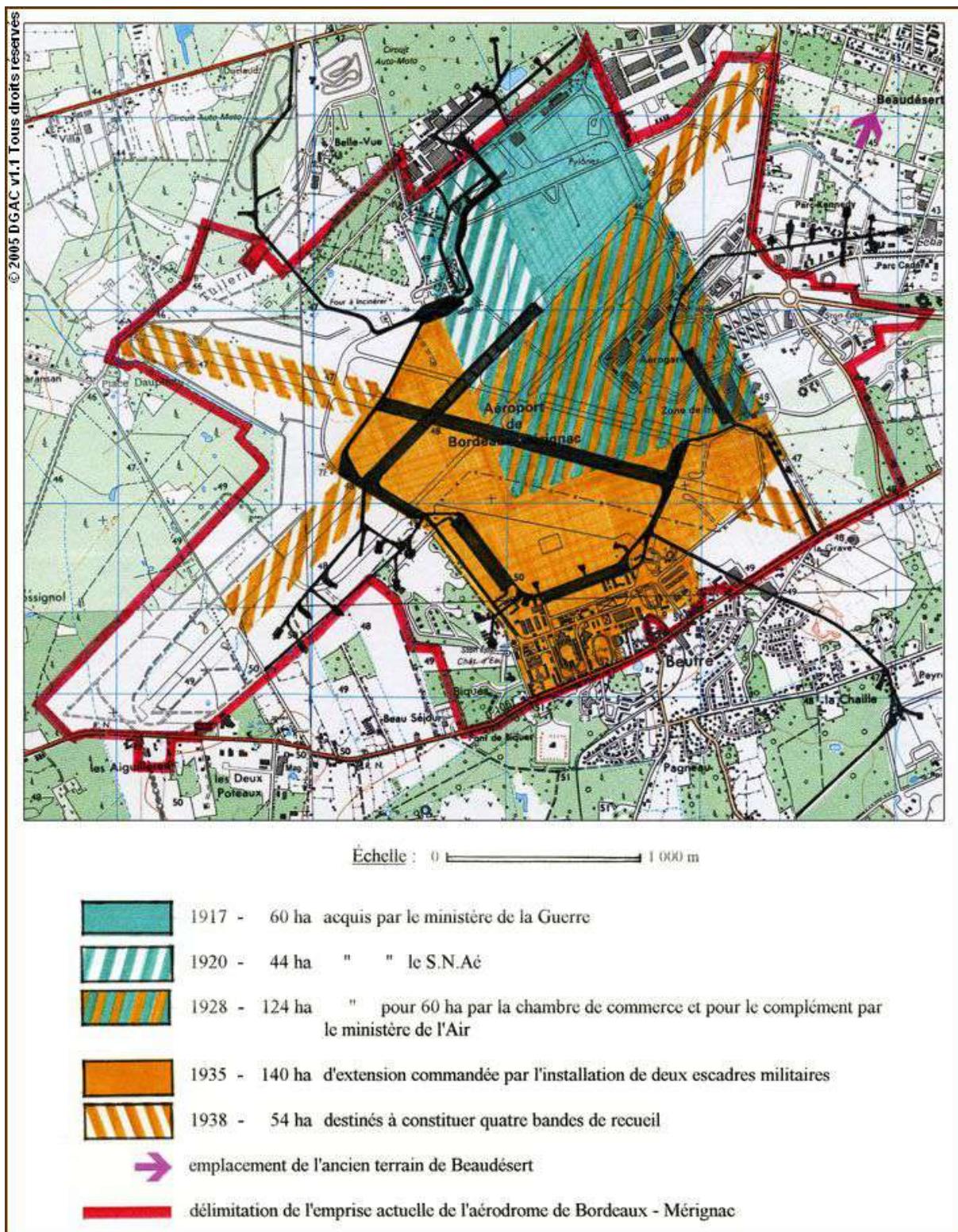


Figure 67 : Les étapes de la constitution de l'emprise de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (1917-1938), d'après la Direction Générale de l'Aviation Civile (Source : <http://atlas.aviation-civile.gouv.fr/html/aero98.htm>).



Figure 68 : L'aérogare conçu par l'architecte Cyprien Alfred-Duprat en 1937 (Source : *Mérignac au temps des hélices. 1910-1960*, LMBC, Bordeaux, 2013).

## 2.5. Une banlieue rurale et industrielle proche de Bordeaux

Si elle conserve un caractère rural très prononcé jusque dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, l'intégration de Mérignac au système urbain et métropolitain s'impose logiquement et se fait de plus en plus fort au fil des décennies. Il se manifeste en particulier dans l'Entre-deux-guerres par l'urbanisation et l'installation de l'aéroport comme nous venons de le voir. Il s'exprime ensuite au travers de la mise en place d'une liaison facilitée à Bordeaux grâce à l'aménagement du tramway en 1890 et du train de banlieue en 1912 (voir ci-dessus). Ce processus d'intégration prend corps également avec la constitution d'une première gouvernance intercommunale avec la création du Syndicat intercommunal de Bordeaux et du Comité régional du centre d'urbanisme des communes de l'agglomération bordelaise en 1932<sup>39</sup>. Au cours de cette période, Mérignac devient partie prenante d'un système politique et administratif métropolitain qui préfigure les coopérations intercommunales du XX<sup>e</sup> siècle avec la création de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) en 1968 et du début du XXI<sup>e</sup> siècle avec la constitution de Bordeaux Métropole (BM) en 2015.

Mais l'intégration du territoire de Mérignac au système urbain passe également par le développement de ses fonctions nourricières et industrielles. Ces activités et équipements urbains montrent à quel point la commune est désormais imbriquée dans une aire métropolitaine qui l'inclut et la dépasse.

### 2.5.1. La ceinture laitière et maraîchère de Bordeaux

A partir de 1840, la croissance démographique de Bordeaux explose. Après un essor spectaculaire durant toute la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la courbe de

<sup>39</sup> RATOUIS (O.), *La construction d'une agglomération. Bordeaux et ses banlieues*, MetiPresses, 2013, 627 pages.

population prend la forme d'un plateau vers les années 1910 et se stabilise jusqu'aux années 1960. Bordeaux compte en effet 125 520 habitants en 1846 pour atteindre 240 582 habitants en 1886 et arriver à un pic de 257 946 habitants en 1954. Or si la ville centre attire les hommes, il convient de les nourrir. Et comme l'indique le géographe Pierre Barrère : « *les producteurs qui alimentent réellement Bordeaux sont tous, ou à peu près, des habitants des communes voisines, constamment occupés à ce travail, eux et leur famille* »<sup>40</sup>. A l'instar des communes voisines d'Eysines, de Bruges ou du Haillan, le terroir de Mérignac constitue ainsi un maillon important de la ceinture vivrière de Bordeaux. Avec l'intégration de plus en plus importante de l'économie agricole au territoire de la ville centre, les exploitations et les domaines orientent plus que jamais leurs productions vers l'approvisionnement de la ville. Si la production maraîchère était importante, Mérignac semble toutefois avoir privilégié la production laitière :

« *Le métier de laitier était un assez bon métier, on vendait les produits assez bien ; les légumes c'était pareil. On vendait les légumes à Bordeaux (...). Pour le lait, c'était le cas à Mérignac, il y avait beaucoup plus de producteurs de lait que de légumes (...).* ».

« *Il y avait à Mérignac beaucoup de propriétés comme on l'a dit tout à l'heure et au milieu il y avait des petits îlots de maisons (...). Dans ces propriétés, il y avait en général des producteurs de lait, des éleveurs qui faisaient du lait avec leurs vaches. On produisait énormément de lait à Mérignac. On appelait cela la ceinture verte de Bordeaux* », cité dans PEAUCELLE (D.), *La parole des anciens*, MHSH d'Aquitaine, 1980, p. 77.

La production était assurée par de nombreuses petites exploitations, et par d'importants domaines qui ont également pris part à ce commerce. Le Domaine Rouquey constitue ainsi une entité de première importance en matière d'élevage et de production laitière (**Figure 69**). En 1893, l'ouvrage *Bordeaux et ses vins* de Cock et Féret nous apprend que le domaine « *comprend 45 hectares, dont 23 en prairie, 6 en plantes fourragères, 5 en garennes et jardins et 13 en vignes. (...) Ses excellentes prairies naturelles et artificielles nourrissent 30 vaches laitières, 12 bœufs à l'engraiss, 8 chevaux, poulinières et poulains et 6 truies élèves* »<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> BARRERE (P.), « La banlieue maraîchère de Bordeaux. Problèmes d'alimentation d'un grand centre urbain », dans *Cahiers d'outremer*, n° 6 - 2<sup>e</sup> année, Avril-juin 1949. p. 136.

<sup>41</sup> Ch. Cock et Ed. Féret, 1893, *Bordeaux et ses vins*, Féret, Bordeaux, p. 274.



Figure 69 : Le Domaine Rouquey à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle  
(Source : Ch. Cock et Ed. Féret, 1893).

Autour de cette fonction d'alimentation du centre urbain fonctionne un monde original qui marque la sociologie de la commune et son rythme de vie. Une armée de producteurs-vendeurs fait les allers-retours au marché des Capucins pour vendre fruits et légumes. Des cohortes de ramasseurs-commissionnaires font la tournée des fermes pour collecter le lait :

*« A ce moment-là le lait (...) n'était pas pasteurisé. A l'époque, on le vendait nature, ce qui fait qu'il y avait beaucoup de laitiers, des revendeurs qui achetaient le lait aux producteurs et qui le livraient tous les jours à Bordeaux. Ces laitiers partaient le matin à 5h30 après avoir ramassé le lait (...). On revenait vers 12h30 (...), la première chose était de rentrer le cheval (...) ensuite il fallait laver les bidons. Alors quand on avait fait tout cela, on avait le droit de s'asseoir, de manger et de se changer ».*

*« Autrefois, tous les jardiniers qui venaient de Mérignac, d'Eysines et de partout, ils partaient vers 9h00 et ils voyageaient toute la nuit pour venir porter leur marchandise (...). Tous les gens faisaient du jardinage dans les campagnes, ils les portaient la nuit pour aller étaler la marchandise la nuit à Porte Neuve (l'actuel marché des Capucins) », cité dans PEAUCELLE (D.), *La parole des anciens*, MHSH d'Aquitaine, 1980.*

Cette fonction nourricière de la ville centre a fortement marqué les paysages de Mérignac jusqu'aux années d'après guerre comme le montrent les photographies de cette époque à proximité de Pichet (Figure 70) et du domaine laitier de Rouquey (Figure 71).

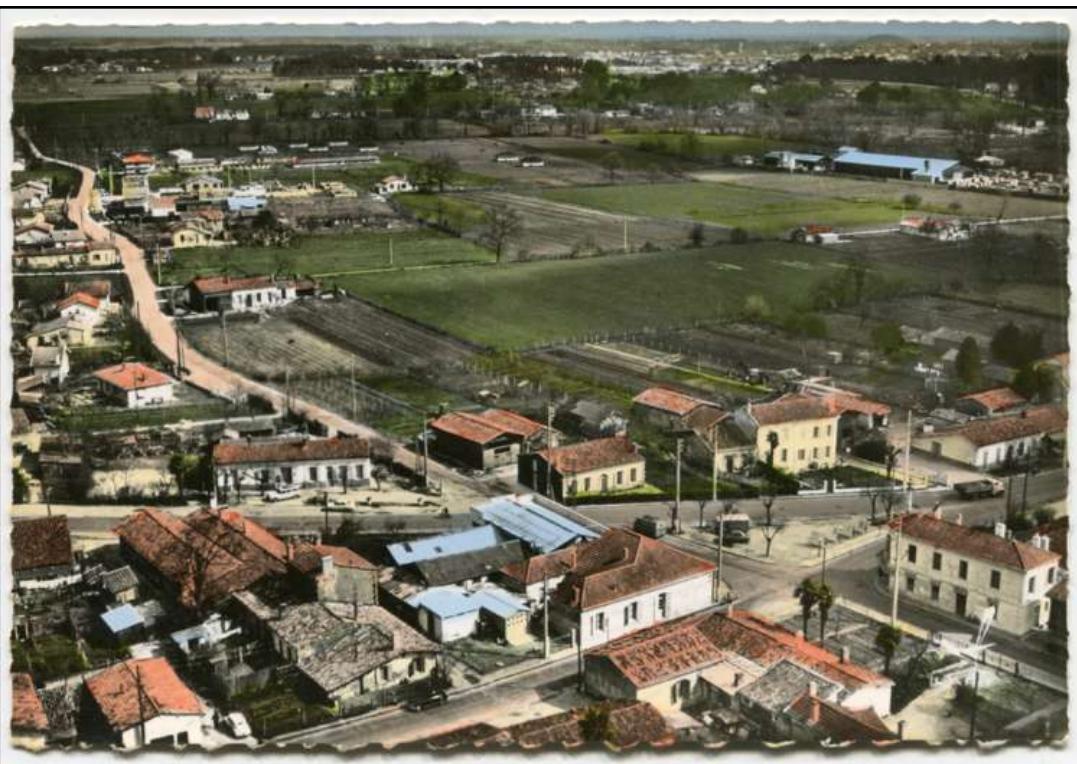


Figure 70 : Pichey au début des années 1950. La dimension productive du territoire est encore réelle (Source : AM Mérignac - 1Num030\_110).



Figure 71 : Le domaine Rouquey (à l'ouest de l'avenue Kennedy) en 1974 (Source : AM Mérignac - Michel Le Collent - détail). Le Nord est à droite.

## 2.5.2. Résistance et abandon du vignoble : les conséquences de la crise du phylloxéra

Si l'activité maraîchère et la production laitière semblent florissantes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, on peut s'interroger sur l'état de la vigne et de la viticulture à la même époque. En effet, le phylloxéra a commencé à se répandre en 1866 à partir du foyer de Floirac, détruisant en quelques années une partie du vignoble suburbain ainsi que celui de l'Entre-deux-Mers. Toutefois, les statistiques agricoles semblent montrer qu'à Mérignac la viticulture a bien résisté à l'insecte ravageur. En 1883, il reste près de 65 domaines viticoles sur la commune et en 1898, la 7<sup>e</sup> édition de « Bordeaux et ses vins » indique que le Château Bourran cultive encore 45 hectares de vignes, tandis que Fontanieu et Foncastel produisent chacun entre 20 et 30 tonneaux de vins par an. Pour autant, les difficultés économiques sont réelles et, à proximité de la ville, la hausse des prix du terrain à bâtir rend très vite le morcellement plus rentable que l'agriculture. La « crise » des domaines constitue ainsi une opportunité pour les constructeurs du début du XX<sup>e</sup> siècle. Les propriétaires du Château Teynac, par exemple, cèdent 7 hectares de vignoble en friches qui sont loties en 144 parcelles, vendues en 1926. A la même époque, la Société Anonyme de Construction de Bourranville établit un premier projet immobilier dont la publicité montre l'ambition, une cité-jardin située « *sur le plateau le plus élevé et le plus salubre, le site le plus agréable de la banlieue Ouest, à six minutes du boulevard de Caudéran par le tram électrique de Bordeaux-Mérignac* » (Figure 72). Le quartier Bourranville mettra de nombreuses années avant de s'urbaniser complètement. Il accueille, dans un premier temps, des activités industrielles et des chantiers et ce n'est qu'après la guerre que l'expansion démographique du quartier laissera place à des habitations.

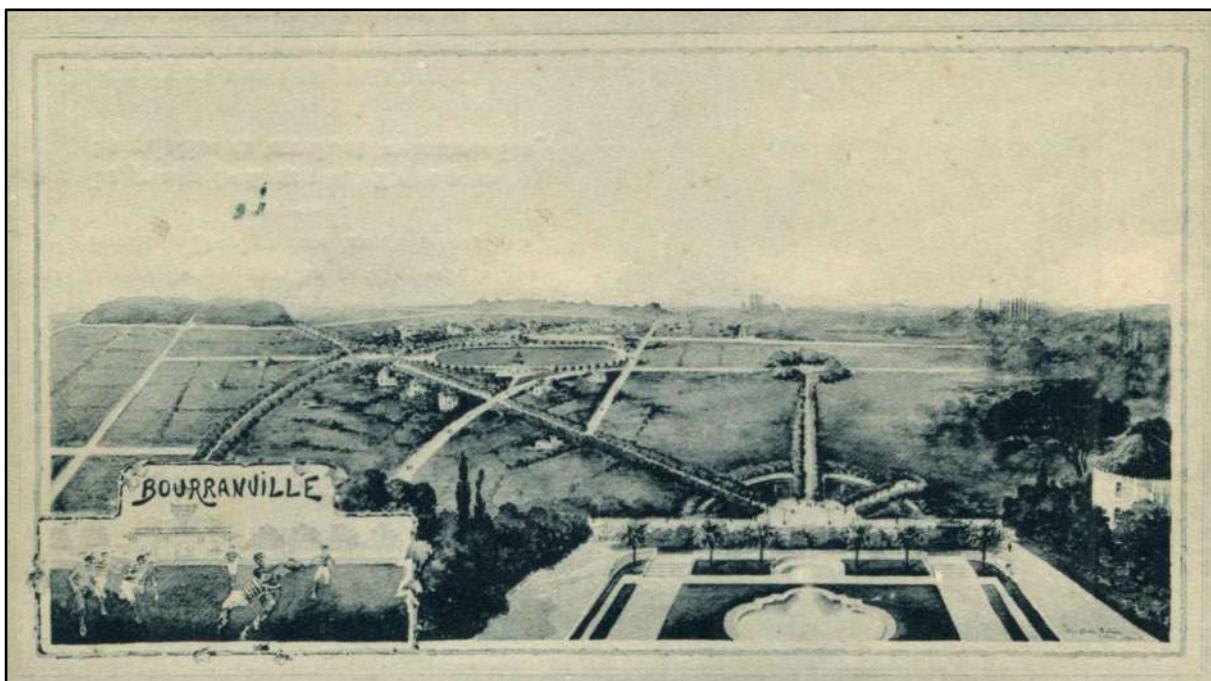


Figure 72 : Vue panoramique de la cité-jardin de Bourranville à Mérignac près Bordeaux. Publicité (Source : AM Mérignac 1Num023\_085\_01).

### 2.5.3. L'essor des activités industrielles et de la population ouvrière

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, la relation étroite qu'entretient la ville et sa périphérie concerne principalement la fonction alimentaire. Celle-ci s'exprime également au travers d'activités industrielles. Parmi elles, la blanchisserie occupe une place importante à Mérignac (**Figure 73**).



Figure 73 : Les blanchisseuses de Mérignac, dans *L'album bordelais (caprices)*, 1823-1825 de Gustave de Galard (1779-1841) (Source : BMBx, cote : A 386 Rés.).

Comme le disent les textes d'Edmond Géraud, la ville centre avait externalisé les travaux de nettoyage du linge depuis au moins le début du XIX<sup>e</sup> siècle :

« C'est à Mérignac, et d'après nature, que nous avons dessiné ce petit groupe ; il se compose de deux blanchisseuses, et du patient et sobre animal forcément associé à leur travaux. Elles vont reporter en ville le linge blanchi pendant la semaine, dans le lavoir du pont de Madame, qui rivalise avec ceux de Labatut et de Lallemande, par la beauté de ses eaux, les ombrages de ses rives, sa proximité du bourg, et les fraîches pelouses qui l'environnent jusque sur la grande route. A Bordeaux, où l'on n'est plus dans l'usage, hors parmi le peuple, de faire lessiver chez soi, la profession de blanchisseuse n'est pas sans quelque

*importance. On exige des personnes qui s'y livrent, et qui toutes habitent les communes de la banlieue, du soin, de l'ordre, et surtout une exacte probité ».*

L'activité de blanchisserie ne cesse d'augmenter à Mérignac au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Le nombre de femmes occupées à cette industrie est ainsi multiplié par deux au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, passant de 526 blanchisseuses en 1851 à 1003 en 1906<sup>42</sup>. Elle est si importante qu'elle conduit à la création, en 1845, d'une usine d'eau de javel à Arlac<sup>43</sup>. Cette activité marque profondément de son empreinte les paysages de la commune au début du XX<sup>e</sup> siècle :

*« Mon premier souvenir de Mérignac remonte de loin [les années 1910] ; des prairies, des prairies, avec des grandes cordes tendues où séchait le linge. J'ai le souvenir de tous ces draps, chemises, serviettes étendus sur ces cordes et flottant au vent. Bien sûr, il y avait aussi des vaches », PEAUCELLE (D.), La parole des anciens, MHSH d'Aquitaine, 1980.*

Les femmes se retrouvent aux abords des fontaines, des sources et des ruisseaux pour nettoyer les draps et les vêtements. La fontaine d'Arlac, les rives des Ontines, de la Devèze et du Peugue constituent alors des lieux de labeur et de sociabilité féminine (**Figure 74**). Cette activité de blanchisserie s'éteint dans les années d'après guerre avec l'arrivée dans les foyers des machines à laver.



Figure 74 : Lavoir du Pont des Dames dans les années 1910 (Source : AM Mérignac - 14Fi001).

<sup>42</sup> PONTET (J.), "Regards sur la banlieue bordelaise au XIX<sup>e</sup> siècle", dans *Histoire, économie et société*, 1996, 15<sup>e</sup> année, n°3. Banlieues et faubourgs. p. 412.

<sup>43</sup> GILLARD (P. et G.), *Essor et développement des quartiers de Mérignac*, 2009, P. Gillard éditeur, p. 24.

Si Mérignac connaît un essor des activités industrielles au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, ce n'est qu'au début du XX<sup>e</sup> et plus particulièrement après la Première Guerre mondiale que les usines commencent à s'installer sur le territoire communal. Dès lors, la population ouvrière augmente et beaucoup d'anciens agriculteurs s'occupent dorénavant dans les fabriques de la commune : « *même dans une banlieue rurale comme Mérignac, la progression des habitants appartenant au secteur secondaire est très forte et très régulière : entre 1851 et 1906, le nombre de ces travailleurs a été multiplié par 3,5* »<sup>44</sup>. Les quartiers d'Arlac et de la Glacière, mais aussi de Bourranville, accueillent plus particulièrement ce mouvement d'industrialisation grâce à leur proximité avec la ligne de chemin de fer de ceinture (**Figure 75**). Le second site industriel de Mérignac est localisé à proximité de l'aérodrome de Teynac où s'installent en 1924 les usines aéronautiques de la société Dyle et Bacalan.

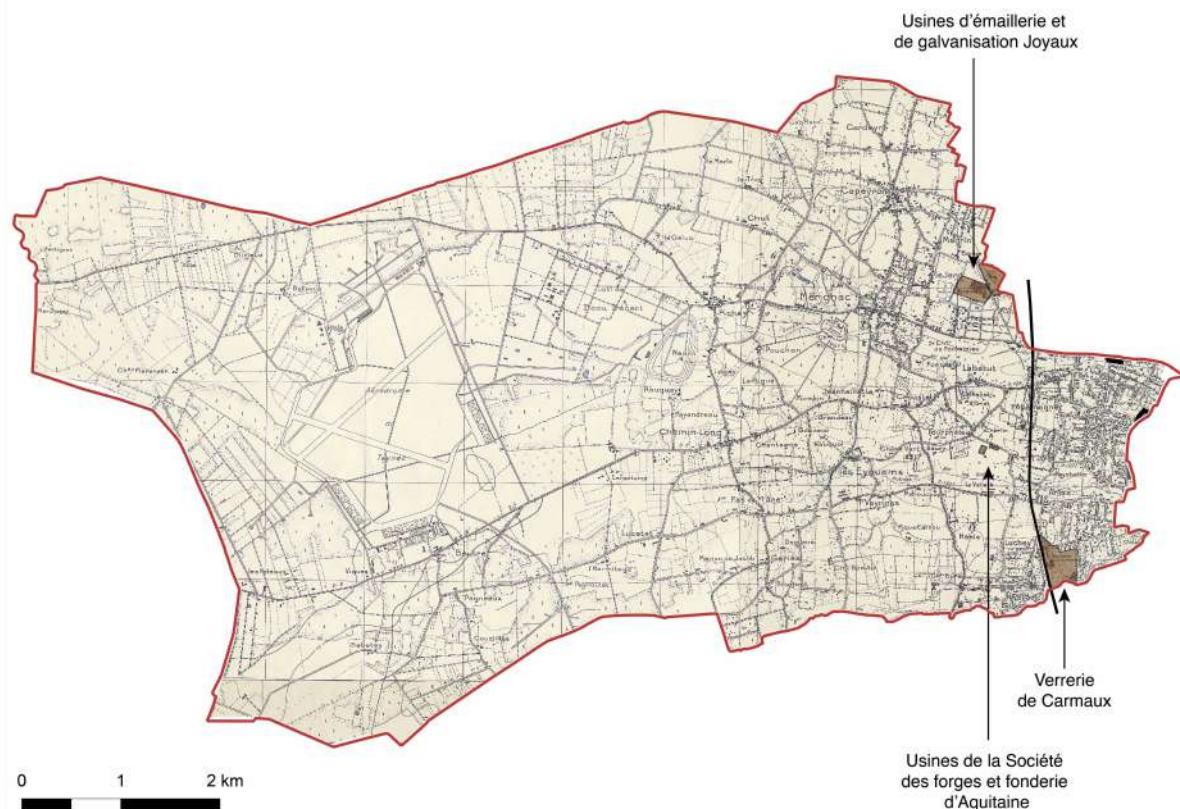


Figure 75 : Localisation des usines de Mérignac en 1937. Toutes les bâtiments sont reliés à la ligne de chemin de fer de ceinture.

En 1906, l'ouvrier lorrain Benjamin Saufrigon (1875-1959) ouvre les verreries de la Glacière situées sur l'actuelle rue Bir-Hakeim. Rebaptisées Verreries de Carmaux, celles-ci s'installent en 1914 à Arlac (**Figure 76**). La Première Guerre mondiale retarde la construction de l'usine qui voit le jour en 1922. Il s'agit d'un grand complexe industriel raccordé à la ligne de chemin de fer. Au-delà des bâtiments de production, un quartier

<sup>44</sup> Ibid, 1996, p. 412. Forte de 879 personnes, la population ouvrière représente 12% de la population communale en 1906.

ouvrier est édifié à proximité de carrières d'extraction de sable. Une d'elles se trouvait alors au bord du Peugue, au niveau de l'actuel bassin d'étalement.

Sur le domaine de Beauséjour, actuellement situé entre la rue Beauséjour, l'avenue des Eyquems et l'avenue Aristide Briand, s'installe en 1919 la Société des Forges et fonderie d'Aquitaine dont les usines sont elles aussi raccordées à la ligne de ceinture. Installée dans le quartier depuis les années 1880, l'usine pyrotechnique Ruggieri reprend le site Beauséjour en 1925, suite à la faillite de la Société des Forges et fonderies d'Aquitaine. En 1939, une usine Peugeot s'installe aux abords de l'entreprise pyrotechnique. Le site sera repris dans les années 1950 par l'armée qui y implante deux établissements : l'Atelier de Réparation de l'Armée de l'Air et l'Établissement Central de l'Infrastructure de l'Air.



Figure 76 : L'usine des Verreries de Carmaux située au niveau de l'actuelle rue Bir Hakeim (Source : JBL "le p'tit curieux d'Arlac" – Can'arlacais – n°1 – janvier, février, mars 1994).

Desservie par la gare de Caudéran-Mérignac, le quartier de Bourranville tracé entre 1902 et 1912 sur les anciennes vignes du domaine de Bourran, connaît lui aussi une trajectoire industrielle. En 1922, ce sont les usines d'émaillerie et de galvanisation Joyaux qui s'installent dans le quartier. Une importante zone d'entrepôts et de dépôts ainsi qu'un important chantier de préparation de poteaux en bois pour les lignes électriques et téléphoniques voient également le jour alors que dans les années 1930 l'entreprise Boisvert Arant ou la distillerie des frères Agostini s'installent dans le quartier.

Autour de la gare s'implante donc dans les années de l'Entre deux guerres une des premières zones industrielles de Mérignac.

Toutes ces usines implantées aux abords de la ligne de chemin de fer de ceinture quittent progressivement Mérignac dans les années d'après guerre. Ces grandes emprises foncières sont ensuite gagnées par l'urbanisation. Le territoire communal restera cependant un haut lieu de l'industrie, tant à l'échelle métropolitaine que régionale. A partir des années 1960, les nouvelles industries s'installent le long des grands axes routiers (et particulièrement de la rocade) et autour de l'aéroport.

### 3. LA GRANDE TRANSFORMATION (SECONDE MOITIÉ DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE-DÉBUT DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE)

« Je ne reconnaiss pas la commune que j'ai traversée le 17 juin 1940 », Charles de Gaulle, 20 septembre 1958.

Cette exclamtion du général de Gaulle, de passage à Mérignac dix-huit ans après son départ pour Londres où il lancera son célèbre appel, dit bien les changements qui se sont opérés dans la commune dans les années d'après guerre. Ces changements traduisent les effets des mutations techniques, démographiques, économiques et sociales que connaît Mérignac, à l'instar des autres villes de l'agglomération bordelaise et de la France. Entre 1946 et 1975, la population de Mérignac croît de 236 %, passant de 21.417 à 50.652 habitants, soit 29.235 habitants supplémentaires en trente ans (**Figure 77 et tableau 1**). La hausse est particulièrement significative à partir de 1962, alors que le nombre d'habitants à Bordeaux amorce une baisse sensible, qui dure une quinzaine d'années, avec un solde négatif de presque 50.000 habitants sur la période 1962-1980<sup>45</sup>.

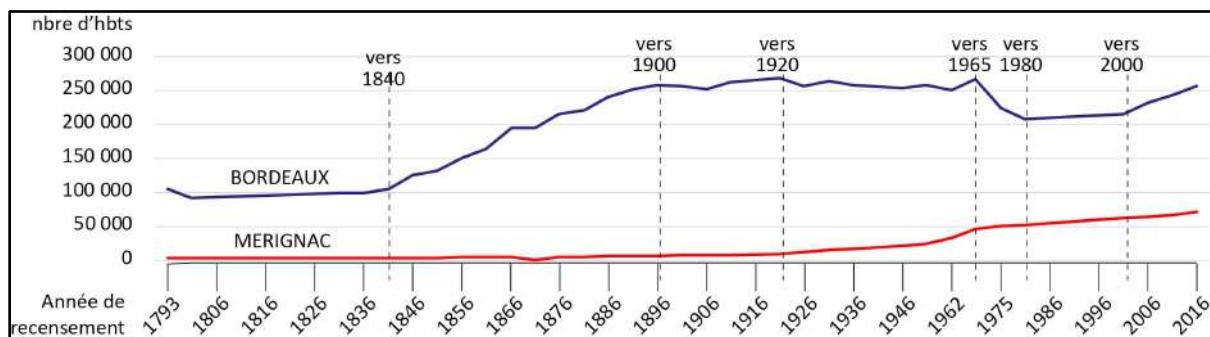


Figure 77 : Comparaison des courbes démographiques des communes de Bordeaux et Mérignac entre 1793 et 2016.

Année de recensement	1806	1846	1886	1926	1946	1954	1962	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011	2016
Population Mérignac	3 039	3 264	5 735	11 932	21 417	23 050	32 355	45 951	50 652	51 306	57 273	61 992	62 900	65 882	70 317
Population Bordeaux	92 219	125 520	240 582	256 026	253 751	257 946	249 688	266 662	223 131	208 159	210 336	215 363	230 600	243 157	256 045

Tableau 1 : Comparatif de l'évolution démographique à Mérignac et Bordeaux entre 1806 et 2016 (d'après sources EHESS et INSEE).

Les évolutions paysagères de Mérignac sont intimement liées à la poussée urbaine qui débute dans les années 1950 et s'accélère dans les années 1960 et 1970. Au cours de cette période, le paysage rural s'efface progressivement (**Figure 78**) pour laisser place à un paysage urbain où s'entremêlent équipements publics et grands ensembles, zones commerciales et d'activités, lotissements et quartiers pavillonnaires.

<sup>45</sup> Le ressaut ponctuel de la population de Bordeaux en 1965 s'explique par le rattachement de la commune de Caudéran à celle de Bordeaux.

Cette transformation rapide et sans précédent se réalise en particulier sous l'égide de Robert Brettes (1902-1974). Maire de la commune de 1944 à 1974, il impulse une politique volontariste d'aménagement qui cherche à répondre au problème structurel du logement qui frappe durement l'agglomération bordelaise et qu'il illustre, à Mérignac, l'installation, au début des années 1960, du bidonville de Beaudésert.



Figure 78 : Chemin rural et exploitation agricole, avenue du Bédat à Capeyron (Source : AM Mérignac 7 num 244, cliché attribué à Lucien Boisnier, années 1960).

### **3.1. Le problème du logement et le bidonville de Beaudésert**

Dès 1944, le constat d'un problème structurel du logement est clairement établi : on manque de logements et les habitations existantes sont jugées insalubres. Jean-Jacques Planès, géographe à l'Institut de Géographie et d'Études régionales de l'Université de Bordeaux III, estime alors les besoins à près de 51.300 logements à l'échelle de l'agglomération bordelaise<sup>46</sup>.

L'installation, au début des années 1960, d'un bidonville à Beaudésert témoigne de manière particulièrement criante de la gravité de la situation sanitaire et sociale d'alors. Situé entre l'aéroport, les zones industrielles du Phare (1963) et de l'Hippodrome (1961), entre l'avenue des Marronniers et la route de Martignas (**Figure 79**), le bidonville accueille au début des années 1960 une population pauvre,

<sup>46</sup> Jean-Jacques Planès, *Problèmes de l'agglomération bordelaise tome IV La construction à usage d'habitation dans l'agglomération bordelaise de 1945 à 1961*, Centre d'étude des espaces urbains Bordeaux, Éditions Bières, Bordeaux, 1965, 282 pages.

qu'augmentent bientôt de nombreux réfugiés portugais qui fuient le régime autoritaire salazariste et viennent chercher en France de meilleures conditions de vie. Le bidonville de Beaudésert prend alors le nom de « bidonville des Portugais ».



Figure 79 : Le bidonville de Mérignac-Beaudésert en 1966 (Source : IGN).

Sans eau courante, sans électricité, les conditions de vie sont particulièrement rudes lorsque ces populations s'installent. Un rapport de 1970 de la société d'Habitation à loyers modérés "L'Habitation économique" décrit la situation des habitants du bidonville :

*« Précarité du logement, entassement des familles et promiscuité dangereuse ; pas de voirie, pas d'égout, eaux stagnantes ; insuffisance des postes d'eaux, les eaux usées imprègnent le terrain ; précarité de l'alimentation en courant électrique avec des raccordements sommaires d'une baraque à l'autre. ET POURTANT sur 90 familles occupant le terrain, fort pourcentage de population active, en constante évolution ».*

Malgré tout, la vie s'organise : une chapelle est construite en 1966 dans laquelle officie un prêtre espagnol puis portugais. Des boîtes aux lettres sont installées pour recevoir du courrier, les habitants se raccordent progressivement au réseau d'électricité, on amène l'eau, on recycle des matériaux récupérés pour construire les palissades et se sentir chez soi, on embellit l'intérieur des baraquements. En 1966, 90 familles habitent le bidonville, dans un paysage fait de bric et de broc (**Figures 80, 81 et 82**).

A partir de 1968, le bidonville est progressivement démantelé. Il cède la place à la résidence "Envol" (80 logements individuels de transit), puis "Concorde" (85 logements collectifs). Ces opérations de transit et de relogement permettent de résorber l'habitat insalubre en une année (**Figures 83 et 84**).



Figure 80 : Photographies du bidonville de Mérignac-Beaudésert (Source : AM Mérignac - Clichés Rick-Fot /Richard CHATAGNEAU non coté, [1967 ?]).



Figures 81 et 82 : Photographies du bidonville de Mérignac-Beaudésert (Source : AM Mérignac - Clichés Rick-Fot /Richard CHATAGNEAU non coté, [1967 ?]).



Figure 83 et 84 : Les cités de transit Concorde et Envol réalisées par la société d'HLM “L'habitation économique” (Source : AM Mérignac - non coté, années 1960).

### 3.2. La fabrique de la ville moderne ; éléments de contexte

Au plan national, les élus de l'après-guerre font face à une sévère crise du logement et à un parc d'habitats en partie insalubre. D'une manière générale, le besoin de logements est très fort après 1945 car la croissance démographique est très élevée : la population de France métropolitaine augmente de plus de 10 millions d'habitants entre 1946 et 1970, soit une croissance de 25 % (**Figure 85**).

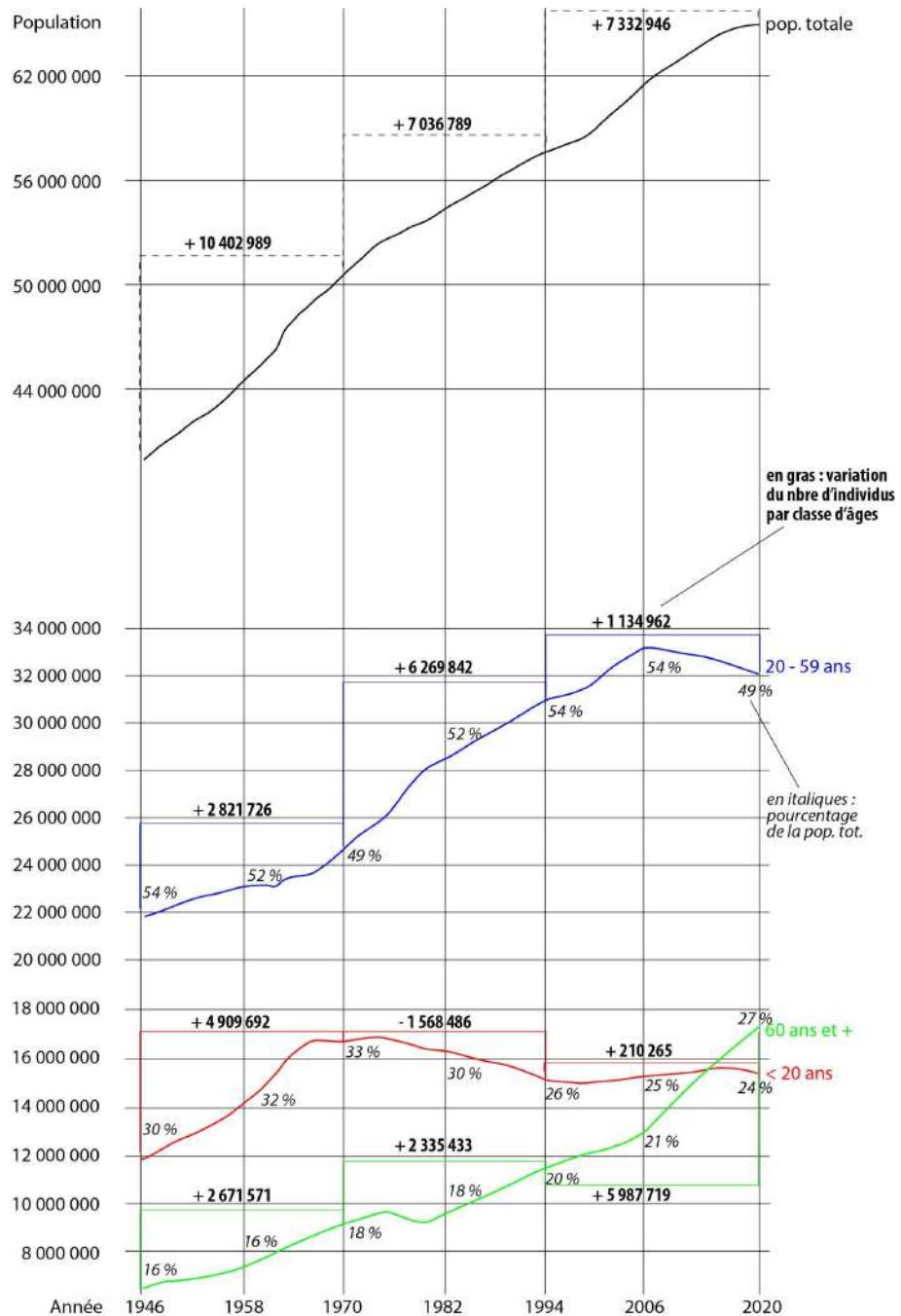


Figure 85 : Courbes de la démographie en France métropolitaine entre 1946 et 2020 (Source : INSEE).

L'augmentation de la population jeune est spectaculaire à l'échelle du pays (babyboom), avec un solde positif de presque 5 millions d'individus de moins de 20 ans

entre 1946 et 1970 (**Figure 85**, courbe rouge). L'héritage urbain des années d'après-guerre est donc à considérer en fonction de la dynamique socio-économique de l'époque : celle d'une croissance spectaculaire de la population, en particulier jeune. Aujourd'hui, la population jeune stagne en France métropolitaine depuis déjà 25 ans, alors que la population de plus de 60 ans est en forte croissance (+ 6.000.000 d'individus environ en 25 ans, courbe verte sur la **figure 85**).

Pour Mérignac, les données statistiques indiquent que la population augmente fortement durant les trente glorieuses, passant de 21.417 habitants en 1946 à 50.652 en 1975 (**Figure 86**).

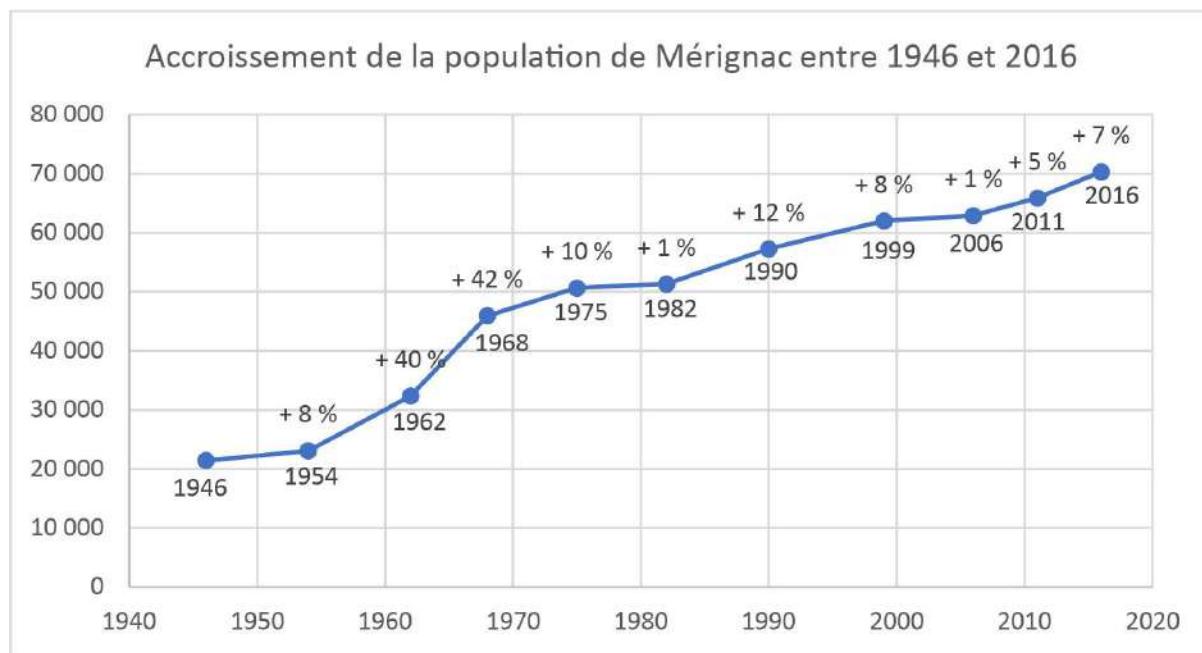


Figure 86 : Accroissement de la population de Mérignac entre 1946 et 2016. Indication des taux d'accroissement entre chaque recensement (Source : INSEE).

En 1970, 10.000 enfants sont scolarisés à Mérignac (20 % de la population communale), ce qui nécessite, dès les années 1950, l'extension de 7 établissements scolaires et la construction d'une quinzaine d'autres. Environ 250 classes sont ouvertes, tant en maternelle et primaire, qu'en collège et lycée (**Tableau 2**).

Dans le même temps, la pauvreté et la précarité sont très présentes au sein des habitants, ce qui demande le déploiement de moyens très importants pour y faire face. L'action sociale est un des objectifs prioritaires de l'équipe municipale de Robert Brettes entre 1944 et 1974, ce que souligne un discours du maire en 1970, qui conclut, dans un documentaire consacré à l'évolution de Mérignac depuis 1945, sur ce thème :

*« Lorsque nous sommes arrivés dans cette commune il y avait un Bureau de bienfaisance. [...] Mais nous avons voulu, pour compléter, pour parfaire, pour remplacer, l'aide de l'Etat, que les vieillards et les malheureux ne manquent de rien, qu'ils n'aient pas faim et qu'ils n'aient pas froid. [...] Et toutes les semaines, en plus des bons de pain, des bons de viande, des bons de lait, des bons de légumes, et de tout ce dont ils ont besoin, y compris des combustibles, la ville de*

*Mérignac sert aux Anciens nécessiteux des repas gratuits dans la salle du Bourg et dans la salle d'Arlac ».*

Nom	Année	Nombre de classes	Nature de l'opération
Groupe Scolaire Oscar Auriac (Beutre)	1952	2	construction
Groupe Scolaire Jules Ferry	1957	47	construction
Ecole de Capeyron	1959	20	construction
Ecole maternelle d'Arlac	1959	?	construction
Collège d'Enseignement Technique	1959	7 ateliers, 5 <sup>e</sup> à 2 <sup>nde</sup>	construction
Groupe Scolaire Oscar Avriac (Beutre)	Années 1960	+ 4 (6 classes en tout)	extension
Ecole de Chemin Long	Années 1960	+ 8 (12 classes)	extension
Ecole de Beaudésert	Années 1960	+ 8 (10 classes)	extension
Ecole des Pins	1961	?	construction
Collège de Capeyron	1966	?	construction
Groupe Scolaire Ardillos	1966	30	construction
Eyquems, Groupe Scolaire et CES	1966	?	construction
Ecole d'Application de Bourran	1966	26	construction
Le Parc, Lycée polyvalent	1966	jusqu'à 2500 élèves	extension
Ecole maternelle du Pont de Madame	1968	?	construction
Ecole de Capeyron	1968	+ 5	extension
Ecole primaire et maternelle des Bosquets	1968	10	construction
Le Parc, école primaire et maternelle	1970	?	construction
Groupe Scolaire du Burck	1970	12	construction
Ecole de Capeyron	1970	+ 10	extension
Groupe Scolaire Oscar Avriac (Beutre)	1971	+ 10	extension
Beau Site, Lycée Polyvalent	1971	?	construction

Tableau 2 : Tableau des établissement scolaires établi d'après les informations fournies par le film documentaire « Mérignac, ville verte » (1970).

*« L'effort considérable a été réalisé dans ce domaine aussi bien que dans le domaine de l'aide aux familles nécessiteuses. Et sur le plan social aussi, nous avons réalisé, pour aider les mamans, alors qu'il nous était demandé [...] des créations de crèches – le cinquième Plan ne nous accordant qu'une crèche pour la commune de Mérignac – nous avons décidé la création de la crèche à domicile. Et à l'heure actuelle, avec des puéricultrices, des gardiennes dévouées, les enfants sont gardés dans des conditions remarquables et donnent satisfaction à toutes les mères de famille ».*

*« Administrer une commune, voyez-vous, ce n'est pas seulement un titre honorifique, ce n'est pas se présenter devant le corps électoral pour solliciter les suffrages, mais c'est accomplir une mission, un sacerdoce. Je continuerai tant que je pourrai, à construire des logements pour que les jeunes aient un toit [...], à aider les personnes âgées et sans ressources à manger et à se chauffer en attendant que l'Etat leur donne une retraite convenable. C'est cela que j'appelle faire de l'administration. Je ne suis pas le maire d'un parti ou d'une secte, je suis le maire de Mérignac, je suis le maire de tous<sup>47</sup> ».*

A l'image du reste de la France, la démographie a beaucoup changé à Mérignac au cours des dernières décennies. Le taux d'individus de plus de 60 ans, aujourd'hui, y reste légèrement inférieur à la moyenne nationale : 22,8 % en 2016, contre 25,2 % à l'échelle nationale (valeurs calculées d'après les données INSEE sur la même année). Si on considère la population de plus de 75 ans, Mérignac présente en 2016 un taux équivalent au taux national : 9,1 % contre 9,4 % pour la France métropolitaine. Le taux de population jeune (moins de 15 ans) y est également un peu inférieur par rapport au taux national : 15,5 % à Mérignac en 2016 contre 18,2 % à l'échelle de la France métropolitaine. Au final, la population actuelle de Mérignac (toujours en 2016) comprend une population de classes d'âge entre 15 et 60 ans sensiblement plus élevée que la moyenne nationale : 62,5 % à Mérignac contre 56,6 % en France métropolitaine.

### *3.2.1. Développer, viabiliser, aménager*

À Mérignac, comme dans beaucoup d'autres villes de France, le développement urbain des années d'après-guerre a mobilisé des moyens économiques et logistiques colossaux visant à répondre aux besoins associés à la dynamique démographique du moment. La superficie de Mérignac (48,17 km<sup>2</sup>) étant presque égale à celle de Bordeaux (49,36 km<sup>2</sup>), elle offre d'importantes réserves foncières à la périphérie immédiate de la ville centre. Ainsi, Robert Brettes qualifie-t-il Mérignac de « *ville qui, au départ, était une commune urbaine, mais qui avait l'aspect d'une commune rurale* ». Dès lors, son ambition est « *de faire de Mérignac la plus grande, la plus belle et aussi la plus peuplée, des communes de l'agglomération bordelaise* »<sup>48</sup>.

Pour ce faire, il faut viabiliser, pour pouvoir ensuite construire les logements et les zones d'activités qui constituent la ville moderne. Dès 1945, la municipalité engage donc

<sup>47</sup> Discours de conclusion prononcé par Robert Brettes dans : *Mérignac, ville verte ; 25 ans de gestion municipale*, Film documentaire d'André Dupouy, 1970.

<sup>48</sup> *Mérignac, ville verte ; 25 ans de gestion municipale*, Film documentaire d'André Dupouy, 1970.

d'importants travaux afin d'attirer les promoteurs et bailleurs sociaux : « *Notre premier travail a été de viabiliser Mérignac car il n'était pas possible de construire. [...] Il a fallu amener l'eau, l'électricité, l'assainissement et bien sûr aménager les routes. Lorsque tout cela a été fait, nous avons pu commencer la construction* »<sup>49</sup>.

Alors que les réseaux d'eau, d'assainissement et d'électricité ont dû être créés *ex nihilo*, le réseau viaire appelé à desservir les nouvelles zones construites s'est largement appuyé sur le réseau de voies existant. La modernisation de la voirie est passée d'abord par son adaptation. Les routes ont été goudronnées, des trottoirs aménagés, et la surface roulable a été élargie. Ces travaux ont concerné en premier lieu le réseau primaire, qui fait l'objet d'un trafic important. L'avenue de la Marne et l'avenue du Bedat constituent, de ce point de vue, des exemples particulièrement significatifs des transformations opérées (**Figures 87 et 88**). Certaines voies ont été élargies afin de faciliter le trafic automobile, comme l'avenue Montesquieu qui est passée de 6 mètres environ en 1950 à 12 mètres de largeur. Les photographies aériennes historiques de l'IGN indiquent aussi que cette même avenue avait une largeur d'environ 3 mètres en 1924.

Par ailleurs, un grand nombre de ces travaux de voirie sont réalisés dans le cadre d'opération d'urbanisme et à l'occasion de la construction de logements. C'est, par exemple, le cas de l'avenue de l'Yser dans son tronçon aux abords de la cité des Ardillos (**Figures 89 à 92**).

Enfin, les travaux de restructuration et de modernisation de la voirie concernent également le réseau secondaire, anciens chemins ruraux et voies de desserte (**Figures 93 et 94**). Ces travaux font la fierté de la municipalité qui leur consacre de nombreuses pages dans son bulletin municipal au cours des années 1960 et 1970.

---

<sup>49</sup> *Mérignac, ville verte ; 25 ans de gestion municipale*, Film documentaire d'André Dupouy, 1970.



Figure 87 : Travaux de restructuration de l'avenue de la Marne (Source : AM Mérignac, avenue de la Marne (virage de Labatut), 1953 - Studio BOISNIER).



Figure 88 : Travaux de restructuration de l'avenue du Bédat dans les années 1950 (Source : AM Mérignac, Avenue du Bédat, 1959 - Auteur non identifié).



Figures 89 à 92 : Travaux de restructuration de l'avenue d'Yser dans les années 1950  
 (Source : AM Mérignac - Jacques ROSSIGNOL Reporter Photographe - Photographie, tirage noir et blanc - 18,40 X 24,00 - Reportage photographique, DD089-095).



Figures 93 et 94 : Travaux de modernisation du réseau secondaire dans le quartier de la Glacière dans les années 1950 (Source : AM Mérignac - s.d. - Auteur non identifié - Photographie, tirage nb - 10,10 X 15,20).

### 3.2.2. Construire des voies rapides

Dans le même temps, de nouvelles voies sont créées *ex nihilo*, comme l'avenue John Fitzgerald Kennedy, construite en 1957 (**figure 95**). Cette voie radiale ou pénétrante traverse les champs et les prairies des domaines existants afin de prolonger

l'avenue de la Marne en direction de l'aéroport et en renforcer ainsi l'accessibilité automobile depuis Bordeaux. Dans un article de 1963, le géographe Pierre Barrère décrit la construction de cette importante infrastructure<sup>50</sup> :

« Situées au Nord-Ouest de l'aérodrome, c'est-à-dire au-delà de la zone industrielle, [les installations de l'aérogare] étaient mal desservies par une route étroite qui devait traverser, dans des conditions difficiles, le bourg de Mérignac. Il fut donc décidé de repartir sur des bases entièrement nouvelles et de construire des équipements modernes à l'Est de l'aérodrome. Dans un secteur peu habité et sans grand intérêt agricole il fut possible de tracer une nouvelle route de 3,5 km qui, après avoir évité le village du Chemin Long, se raccorde à la route Bordeaux-Arès par un carrefour aménagé. Les voyageurs se trouvent ainsi à 9 km de Bordeaux qu'ils atteignent à la barrière d'Arès, ou dont ils arrivent par la barrière Judaïque, c'est-à-dire les deux pénétrantes les plus rapides vers le centre urbain ».



Figure 95 : La “voie express” JFK en 1974 (Source : AM Mérignac - 14 novembre 1974  
- Michel Le Collent - Photographie, tirage nb - 18,10 X 23,90).

Cette radiale Est-Ouest constitue le prélude d'un ambitieux projet circulatoire à grande vitesse planifié et réalisé dans les années 1970-1980 par les services de la Communauté urbaine de Bordeaux, au cours des mandatures (1974-2014) de Michel Sainte-Marie (1938-2019). Ce programme circulatoire comprend :

<sup>50</sup> Barrère (P.), « L'aéroport de Bordeaux-Mérignac », dans RGPSO, 1963, tome 34, p. 336.

— La « voie des mairies » : prévue dans le Schéma Directeur d’Aménagement et d’Urbanisme de 1975, cette rocade urbaine interne à l’agglomération dense de Bordeaux est destinée à relier les centres des communes des banlieues de la première couronne. Construite en 1979, l’avenue Pierre Mendès-France constitue un maillon de ce projet intercommunal qui ne sera jamais achevé dans son ensemble (**Figure 96**). Si cette voie reprend en partie le tracé d’une voie existante, elle perce également plusieurs domaines :



Figure 96 : L’avenue Pierre Mendès-France à Foncastel en 1984 (Source : AM Mérignac -18 Fi-341-002).

— La rocade : installée entre le plateau sableux et la première terrasse graveleuse de la Garonne, elle traverse la commune du Nord au Sud. La partie desservant Mérignac est réalisée au début des années 1980. Elle constitue un lien à l’échelle métropolitaine et une coupure à l’échelle de la commune (**Figure 97**) ;

— L’avenue François Mitterrand : construite à partir des années 1980, elle vise à faciliter le transit automobile vers le littoral tout en délestant celui sur l’axe Marne/Somme (**Figure 98**) ;

— Portant uniquement sur la commune de Mérignac, un projet de « rocade intérieure », formant un demi-cercle autour du centre-bourg, a été imaginé dans les années 1970. Il avait pour but de constituer un itinéraire de contournement reliant l’avenue de l’Yser à l’avenue de Verdun sans passer par la place Charles de Gaulle. Seule l’Avenue du Président René Coty a été construite.



Figure 97 : La rocade en cours de construction en 1980 (Source : IGN).



Figure 98 : L'avenue François Mitterrand lors de sa construction  
(Source : AM Mérignac - 19Fi\_185\_002 ).

### 3.2.3. Dynamique spatiale et temporelle du réseau viaire

Les aménagements de voies locales, réalisés en lien avec la construction de lotissements et de grands ensembles, ainsi que la construction de voies rapides, liée à l'augmentation rapide, à partir des années 1950, du nombre de voitures individuelles, transforment progressivement le réseau viaire hérité. Les relevés effectués à partir des états de 1810, 1937, 1950, 1966, 1987, 2003 et 2020 permettent d'en analyser la dynamique dans l'espace et dans le temps.

Le réseau viaire hérité de 1810 reste globalement stable tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle comme le montre l'état de 1937 (**Figure 99**).

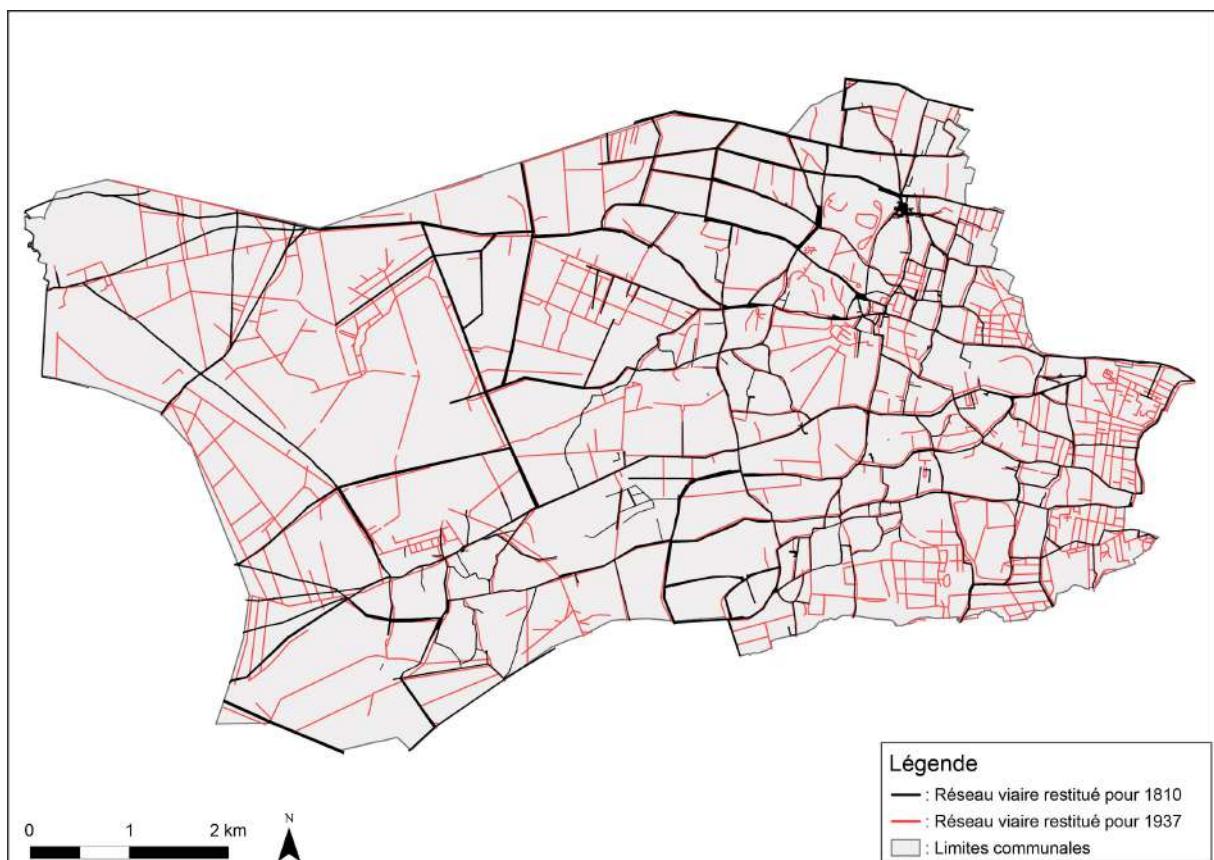


Figure 99 : Relevé des voies vers 1937 (en rouge) d'après un plan du ministère de la Reconstruction (Source AD 33) et comparaison avec l'état de 1810 (en noir).

Ce réseau viaire ancien (en noir sur la figure) couvre le territoire communal selon un maillage qui s'élargit à mesure qu'on se déplace vers l'Ouest, selon des mailles de quelques centaines de mètres de côté dans la partie Est de l'agglomération, jusqu'à plusieurs kilomètres de côté dans la zone occidentale de landes. A l'intérieur du maillage que dessinent les routes et chemins anciens les plus importants, on observe le développement progressif d'une voirie de desserte locale en lien avec la mise en place des lotissements, particulièrement à l'Est et au Sud-Est de la commune.

Les premiers changements significatifs s'opèrent dans les années 1950 et 1960. Avec le développement massif de l'usage de la voiture individuelle dont le nombre augmente en moyenne de 6.000.000 tous les dix ans durant les trente glorieuses (**Figure 100**), les pouvoirs publics donnent la priorité à l'accessibilité par la route au détriment de la proximité. De nouveaux schémas de mobilités se dessinent dont témoignent la construction de l'avenue John Fitzgerald Kennedy en 1957, première voie majeure créée depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, et l'abandon concomitant de la ligne de tramway qui reliait depuis les années 1890 Bordeaux à Mérignac. L'emprise au sol de ce mode de transport, jugé désuet par rapport à l'autobus, gêne de plus en plus le flot croissant des automobiles, dont le règne absolu ne fait que commencer. Localement, de nouveaux découpages s'opèrent en lien avec la construction de nouveaux logements (comme la cité du Parc), mais toujours à l'intérieur de la maille du réseau viaire hérité (**Figure 101**).

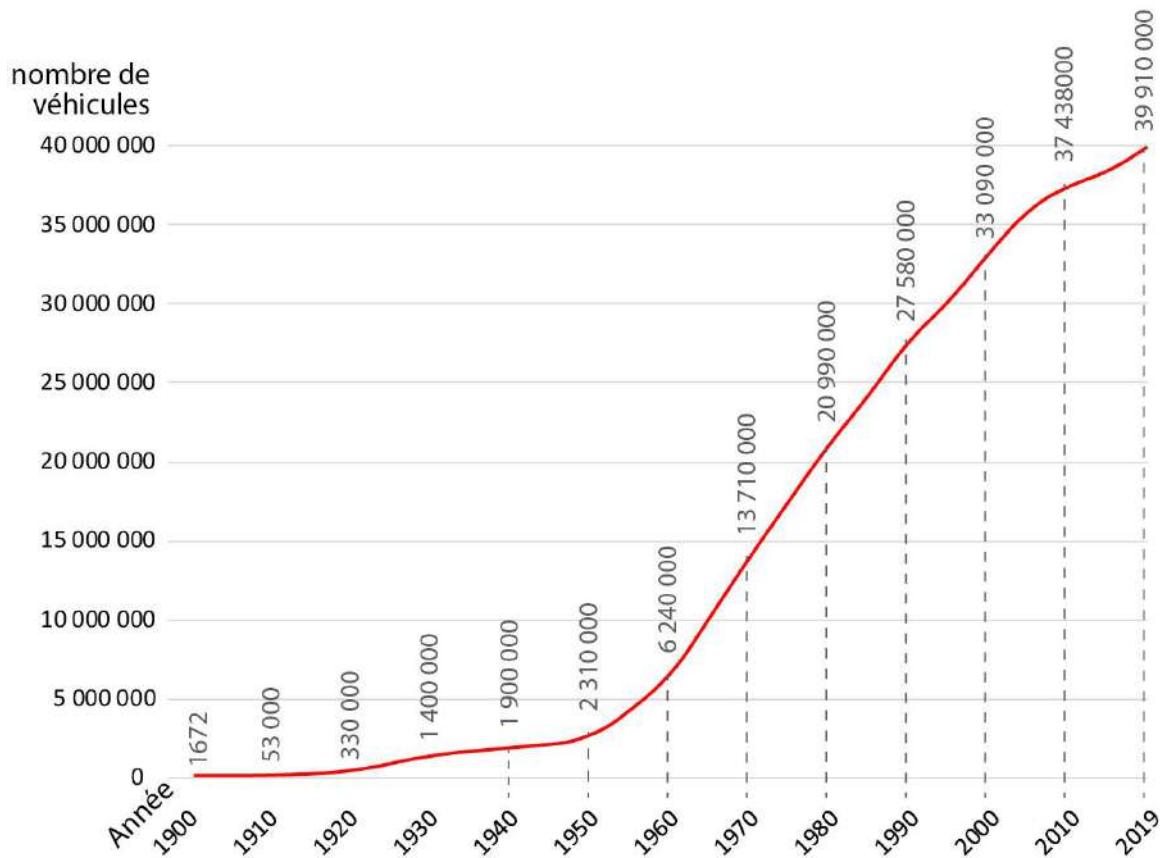


Figure 100 : Evolution du parc de véhicules en circulation en France métropolitaine depuis 1900 (Source : Les Echos/AAA DATA).

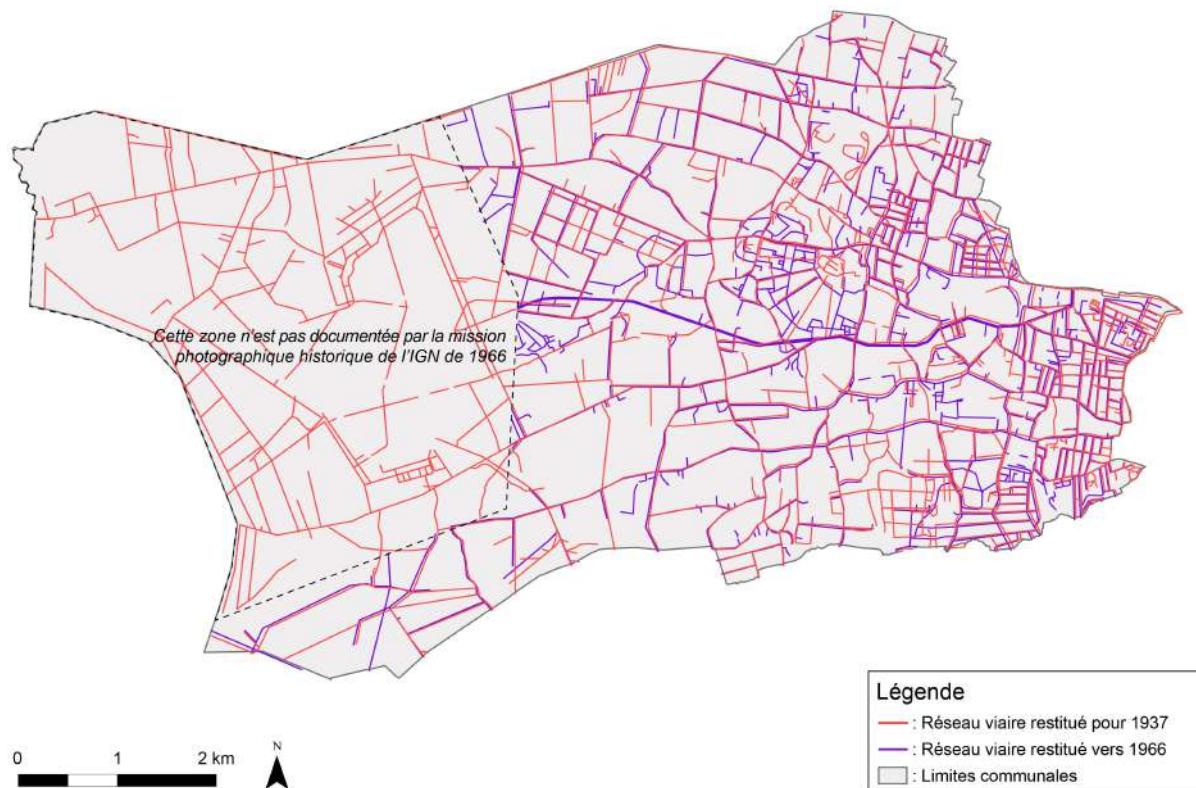


Figure 101 : Relevé des voies vers 1966 (en violet) d'après les missions IGN C1938-0121-1966-FR1018 (15 janvier 1966) et C1536-0061-1965-F1535-1538 (9 mai 1965) et comparaison avec l'état de 1937 (en rouge).

Les années 1970 et 1980 voient la mise en place d'un projet circulatoire à grande vitesse, planifié et mis en œuvre par la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) à l'échelle de l'agglomération (**Figure 102**). Ce programme comprend, on l'a dit, la construction de la « rocade intérieure », itinéraire de contournement en arc de cercle du centre-bourg (avenue du président René Coty). Il consiste, également, en la construction de la rocade, voie de contournement majeure de l'agglomération par l'Ouest (achevée en 1982 sur la portion traversant Mérignac). Elle est équipée d'un échangeur desservant l'aéroport (avenue René Cassin) et d'un second, au Sud de la commune, qui débouche sur un tronçon de route Est/Ouest, amorce de la future avenue François Mitterrand. Ce programme intègre, enfin, la construction de la « voie des mairies » (avenue Pierre Mendès-France) qui est destinée à relier, du Nord au Sud, les centres des communes des banlieues de la première couronne. Cette voie, achevée en 1979, reprend plusieurs tronçons de voies et chemins préexistants. Ces deux derniers aménagements renforcent la circulation Nord/Sud au détriment de la circulation Est/Ouest. Localement, des découpages sont opérés à l'intérieur de la matrice du réseau viaire hérité, prenant une forme “en escargot” lorsqu'ils sont liés à des lotissements pavillonnaires, particulièrement au sud de l'avenue de l'Argonne.

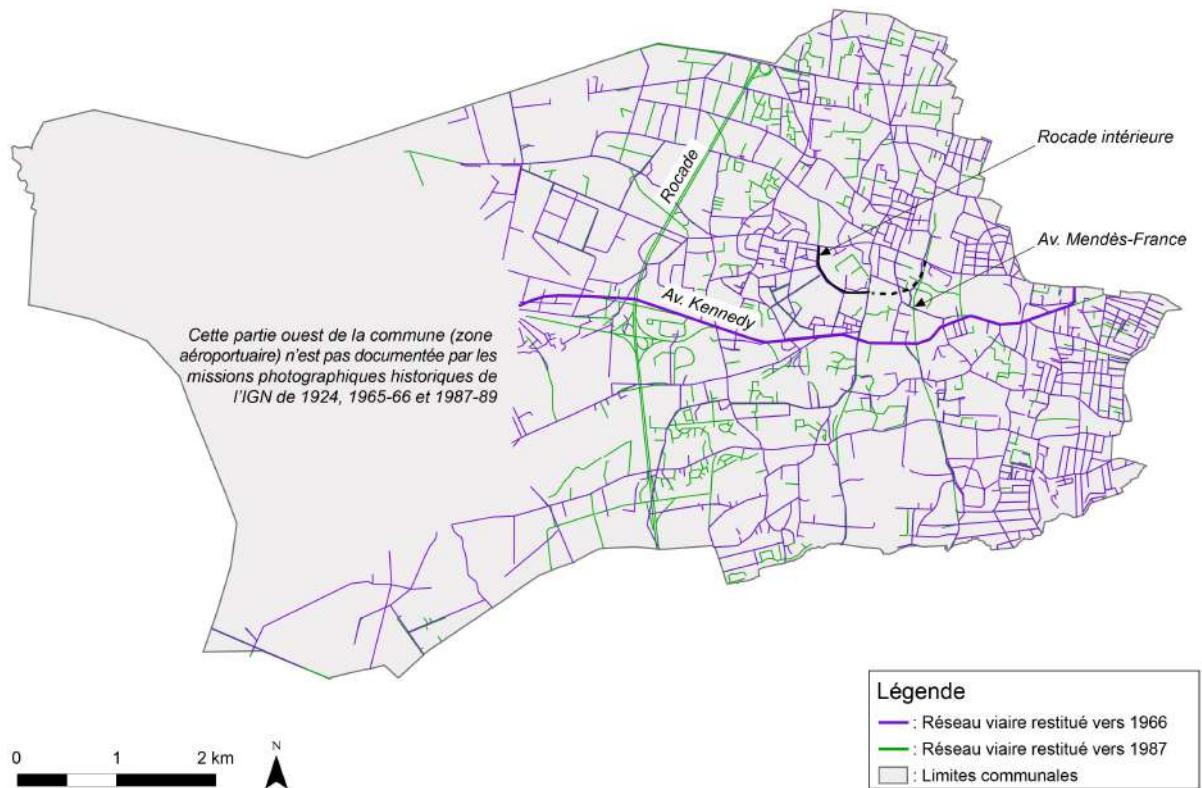


Figure 102 : Relevé des voies vers 1987 (en vert), d'après les missions IGN C1536-0282\_1987\_FR3991 (18 août 1987) et C2205-1681\_1989\_FR4358 (11 mars 1989) et comparaison avec l'état de 1966 (en violet).

Dans les années 2000, une nouvelle voie majeure de desserte Est/Ouest (avenue François Mitterrand) est aménagée au sud de la commune (**Figure 103**). Imaginée dès les années 1980, sa construction effective débute seulement dans les années 1990 et se réalise en plusieurs tronçons disjoints. En 2003, sont construits le tronçon situé de part et d'autre de l'échangeur de la rocade et le tronçon situé à l'est de l'avenue Pierre Mendès-France. En bordure Est de l'aéroport, une voie Nord/Sud est progressivement construite (avenue Roland Garros) reliant l'avenue de l'Argonne, au Sud, à l'avenue Marcel Dassault, au Nord, en croisant l'avenue René Cassin. A noter que ce carrefour (un rond-point) marginalise l'avenue JFK qui, depuis la construction de l'avenue René Cassin, n'est plus connectée directement à la voie de desserte de l'aéroport. Enfin, des créations de voies locales s'observent aussi, toujours à l'intérieur des mailles de la trame viaire héritée, particulièrement à l'Est de la commune et autour du quartier de Beutre, en majorité liées à des aménagements de quartiers pavillonnaires.

En 2020, le réseau s'inscrit dans le prolongement des dynamiques amorcées au cours des décennies précédentes (**Figure 104**). La construction de l'avenue François Mitterrand (en 2 x 2 voies) est achevée en 2006, ce qui permet de relier Bordeaux à Saint-Jean-d'Illac par une desserte rapide (aucun feu tricolore). L'avenue Roland Garros est prolongée vers le Sud afin d'être reliée à l'avenue François Mitterrand, assurant une

nouvelle desserte Nord/Sud sur le territoire de Mérignac. Au nord de la commune, l'axe de l'avenue Marcel Dassault sert d'appui à un découpage perpendiculaire de l'espace, ouvrant à l'aménagement de nouvelles zones commerciales dans les zones boisées situées de part et d'autre. A noter la construction de la ligne A du tramway (en rose) qui parcourt en zigzag la partie Est du territoire communal.

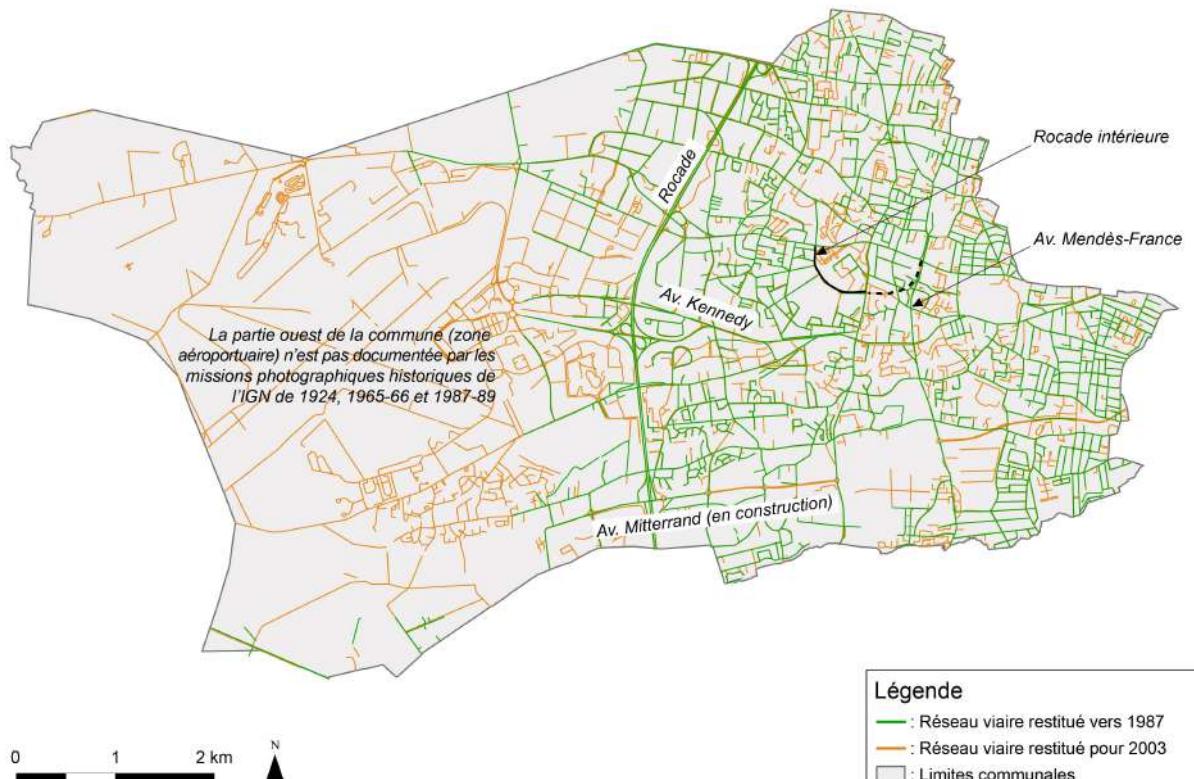


Figure 103 : Relevé des voies vers 2003 (en orange) obtenu à partir de la couche SIG "Route" actuelle, corrigée d'après des données satellite Google Earth (18 mai 2003), et comparaison avec l'état de 1987 (en vert).

Au terme de l'analyse de plus de deux siècles de dynamique du réseau viaire, la transmission des formes du début du XIX<sup>e</sup> siècle, dans la planimétrie actuelle, s'impose comme un fait majeur de l'histoire de l'aménagement de Mérignac. Rappelons que l'état relevé en 1810 n'est qu'un moment de l'histoire de ce réseau, que le relevé du cadastre napoléonien permet d'appréhender à un instant t, mais dont l'émergence et les transformations s'inscrivent dans la très longue durée. En ce sens, l'état du réseau en 1810 est lui même un état hérité. Sa durabilité signe son efficacité d'usage, fondée sur des modes de déplacements que l'on qualifierait aujourd'hui de "doux" (pédestre ou alternatif à la mobilité motorisée), très différents des modes de déplacements automobiles actuels. Sans cette efficacité d'usage, les voies de grand parcours et les chemins de desserte majeurs de ce réseau auraient fini par disparaître au profit de nouveaux tracés estimés plus performants. De fait, elles servent de squelette à la trame urbaine la plus ancienne et la plus dense, comme l'atteste la superposition des relevés de 1810 et de 1950 (**Figure 105**). C'est à l'intérieur de cette matrice du réseau viaire que les formes parcellaires et bâties évoluent le plus, essentiellement par redécoupage.

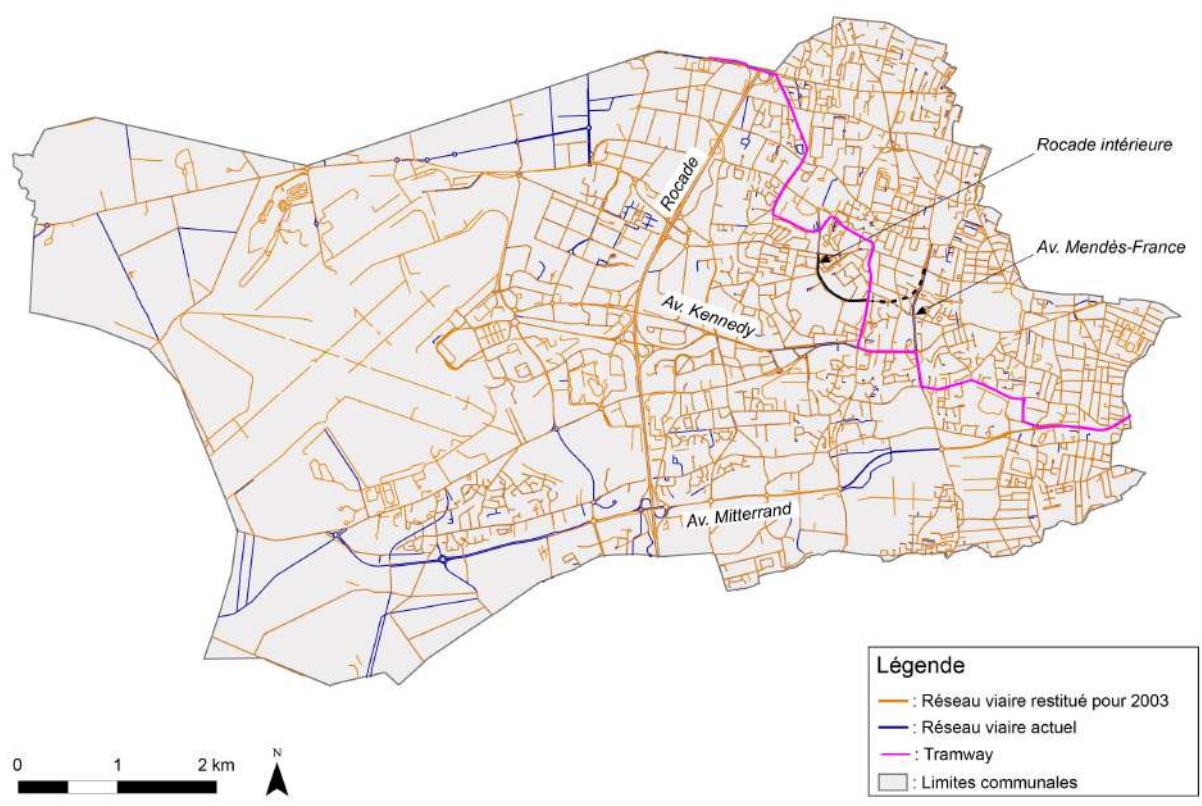


Figure 104 : Les voies récentes (en bleu) au regard de l'état de 2003 (en orange).

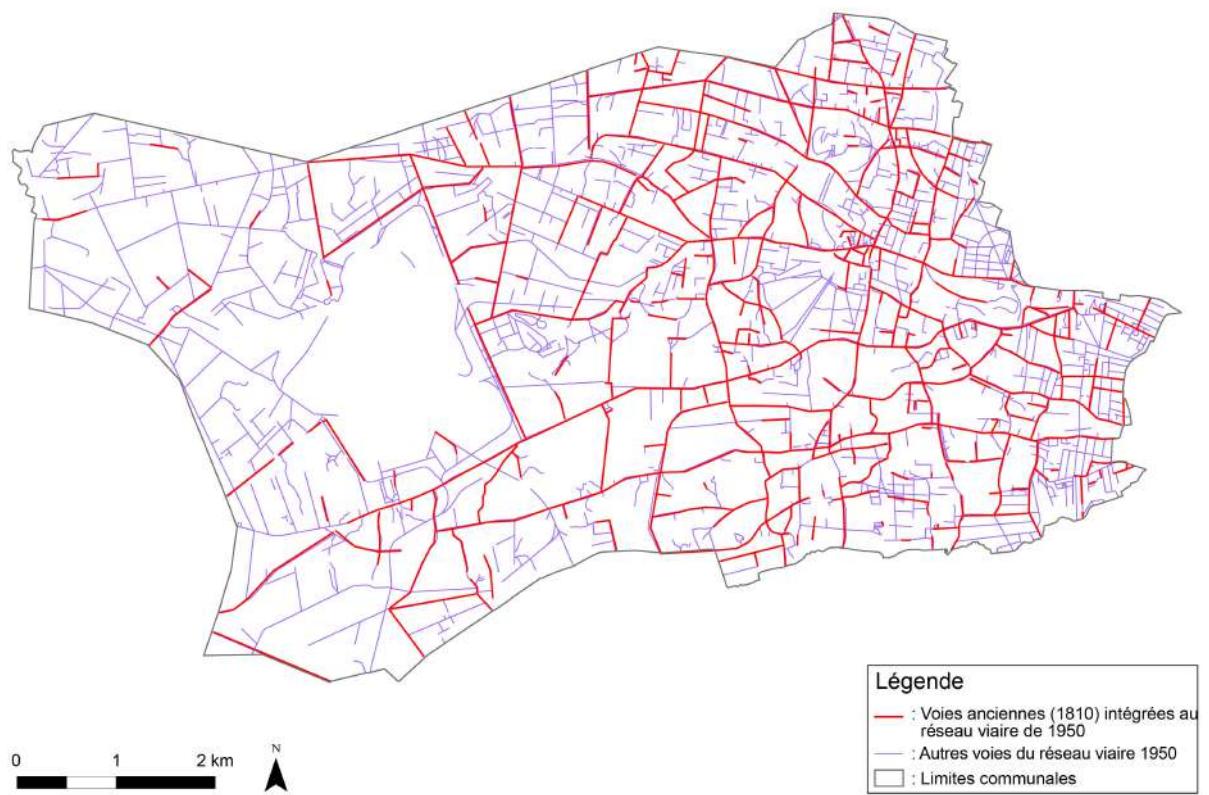


Figure 105 : Part du réseau viaire de 1810 hérité dans le réseau viaire de 1950.

Le développement des modes de déplacement automobile, à partir des années 1960, perturbe fortement ce réseau hérité. En effet, il conduit à l'infiltrer de voies de circulation rapide aux logiques et valeurs différentes (**Figure 106**). Il en est ainsi particulièrement de la rocade, dont la construction *ex nihilo* va provoquer la coupure de 7 voies anciennes dans le sens Est/Ouest (en jaune), historiquement le plus prégnant (avenues du château d'eau, du Truc, du Chut (dans son tracé initial), de l'Yser, des Marronniers, des martyrs de la libération et de l'Europe). Seule l'avenue de la Somme (en vert) a été préservée, mais elle est aujourd'hui concurrencée par l'avenue François Mitterrand (en bleu) dont l'aménagement permet un écoulement des flux beaucoup plus rapide. Sur le plan des formes urbaines, l'imbrication de ces deux réseaux de voies a pour conséquence d'indiffrencier aujourd'hui l'urbain dense installé dans le squelette ancien de celui qui s'est coulé dans le squelette routier formaté pour la voiture (**Figure 107**).

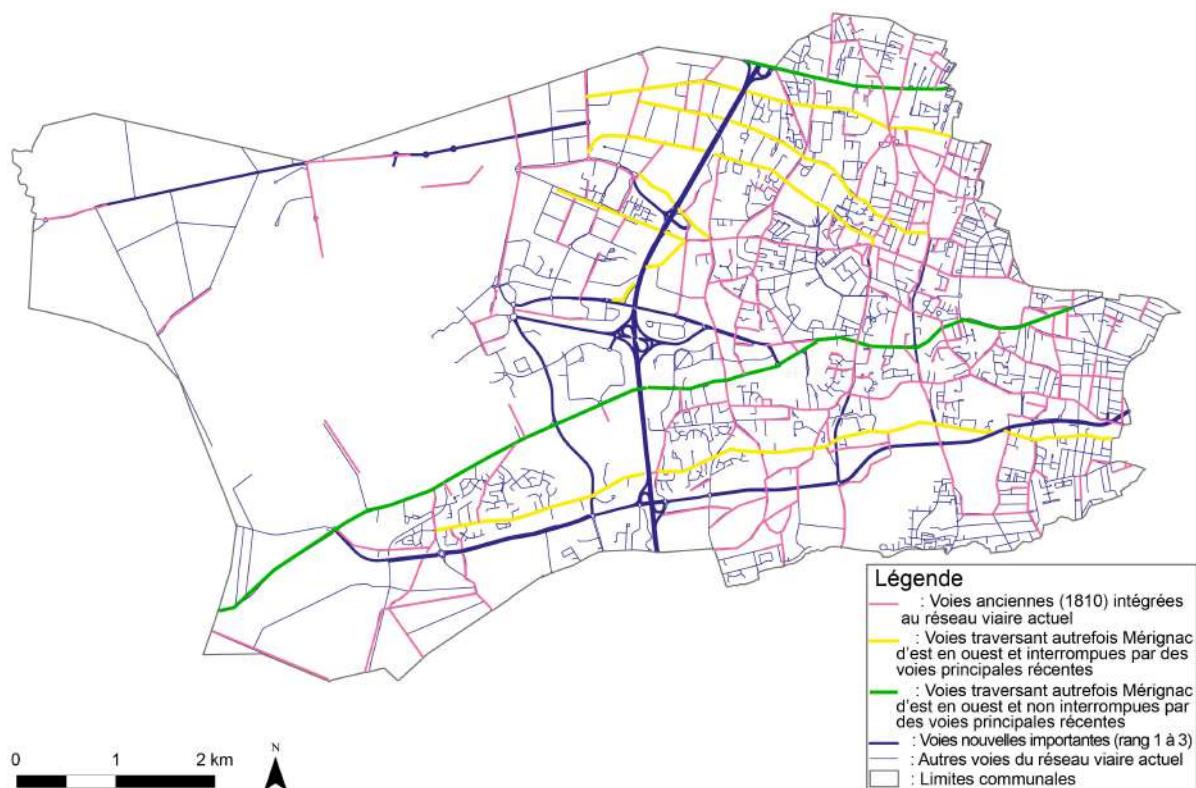


Figure 106 : Les modifications de mobilités associées à l'aménagement de la rocade (en jaune, les voies héritées de l'état de 1810 coupées par les voies récentes).

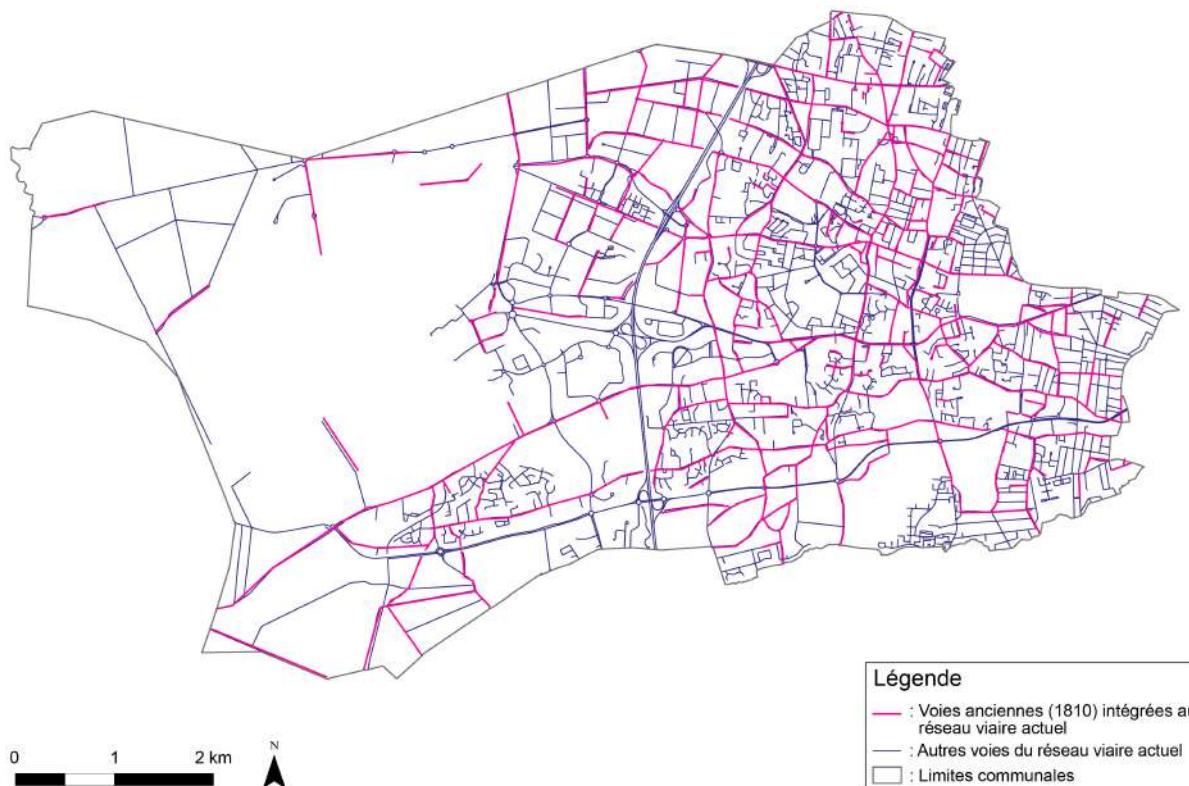


Figure 107 : Part du réseau viaire de 1810 (en rose) hérité dans le réseau viaire actuel (en bleu).

### 3.3. Résidences, grands ensembles et zones pavillonnaires

A partir de ce nouveau maillage, les opérations de logements (résidences et grands ensembles) et d'équipements associés à ces constructions (groupe scolaire, espaces verts et centre sociaux) vont s'édifier. Dès 1954, Mérignac devient la seconde commune de l'agglomération en nombre de logements autorisés. Contrairement à Bordeaux, Mérignac présente une occupation qui peut répondre aux pressions foncières par la libération de terrains constructibles : « *Cette ville de proche banlieue diffère de Bordeaux par les possibilités constructives [...] qu'elle offre. Au début des années cinquante, Mérignac est une commune mi-urbaine, mi-rurale, proposant des possibilités d'implantations illimitées* »<sup>51</sup>. Dès lors, on assiste au démantèlement systématique des grandes propriétés et domaines qui avaient jusqu'alors structuré le territoire et marqué de leur empreinte les paysages.

Comme ces opérations s'implantent sur des parcelles agricoles et/ou boisées, généralement d'un seul tenant, les architectes ne sont pas limités dans leur développement par une trame urbaine préexistante. Ils peuvent implanter les bâtiments en fonction des nouvelles préoccupations hygiénistes de l'urbanisme Moderne. Les édifices sont pensés comme des unités autonomes, indépendantes les unes des autres,

<sup>51</sup> Pavia (A.), *L'expansion urbaine de Bordeaux entre 1950 et 1960. Cinq études de cas*, EnsapBx, 2019, p.18.

installées au milieu « d'espaces verts ». L'objectif de cet urbanisme de tours et de barres est de ménager un maximum d'espaces entre les bâtiments permettant aux habitations de profiter d'air, de soleil et de verdure. En cela, il existe une véritable rupture du point de vue des formes urbaines au regard des lotissements de l'entre-deux-guerres. Afin de déchiffrer les modes d'installations dans l'espace de ces opérations, nous avons choisi de concentrer notre attention sur cinq opérations qui montrent une diversité de formes et de processus constructifs : la cité du Parc, le domaine du Burck, le quartier Artillos Nord, la cité auto-construite des Castors et les zones pavillonnaires.

### 3.3.1. La cité du Parc

Les 1.200 logements collectifs et les 600 maisons individuelles de la Cité du Parc sont construits dans les années 1960 sur l'emprise foncière de la Maison du Parc. Opération résidentielle, la cité comprend également la réalisation d'équipements scolaires. Mais pour construire cet ensemble, d'importants travaux sont nécessaires. En premier lieu, il faut, comme le rapporte le journal Sud-Ouest du 28 avril 1960, « faire place nette. [...] C'est ainsi que non seulement le château mais [également le Centre hippique girondin] sont voués à la disparition » (**Figure 108**). Il faut également buser le cours de la Devèze pour éviter les inondations.



Figure 108 : Le domaine du Parc dans les années 1950, avant sa destruction.

Une fois la place dégagée, on construit sur l'emplacement de l'ancienne demeure et de son parc d'imposantes barres, deux tours, ainsi que des commerces aux abords de la place Charles de Gaulle (**Figure 109**). Le château et le parc sont détruits et font désormais place à un grand ensemble. Les boisements de l'ancienne garenne sont

préservés tout comme le tracé en éventail du parc. Dans ce boisement de près de 25 hectares, les maisons individuelles sont construites et leurs propriétaires profitent d'un cadre de vie d'une grande qualité (**Figure 110**). Tous les espaces boisés non construits sont aménagés et transformés en un vaste parc public.



Figures 109 et 110 : La construction de la cité du Parc (Source : AM Mérignac - 08 octobre 1965 - Michel Le Collent - Photographie, tirage nb - 17,90 X 24,20).

### 3.3.2. *Le domaine du Burck*

Situé à cheval entre les communes de Mérignac et de Pessac, le domaine du Burck est urbanisé au cours des années 1950 et 1960. Sur les 7 hectares acquis par la municipalité de Mérignac, de nouvelles voies sont tracées (en particulier les avenues

Robert Schumann et Maréchal Juin) et le Peugue est busé afin de construire les 1 200 logements de l'ensemble résidentiel. L'opération portée par la *Société civile immobilière (SCI) de construction du Domaine du Château du Burck* est mixte à plusieurs titres : elle comprend des logements en copropriété et en location, et d'autre part, mise sur la diversité de l'offre de logements, en collectif et en individuel avec jardin. Maisons mitoyennes au sud, tours et barres de logements collectifs, et enfin maisons individuelles aux abords du bois du Burck composent ainsi un quartier caractérisé par un paysage urbain varié. Contrairement au Parc du Château, le château du Burck est conservé et transformé en foyer culturel pour les associations locales. Un groupe scolaire et des commerces complètent l'équipement du quartier (**Figures 111 et 112**).

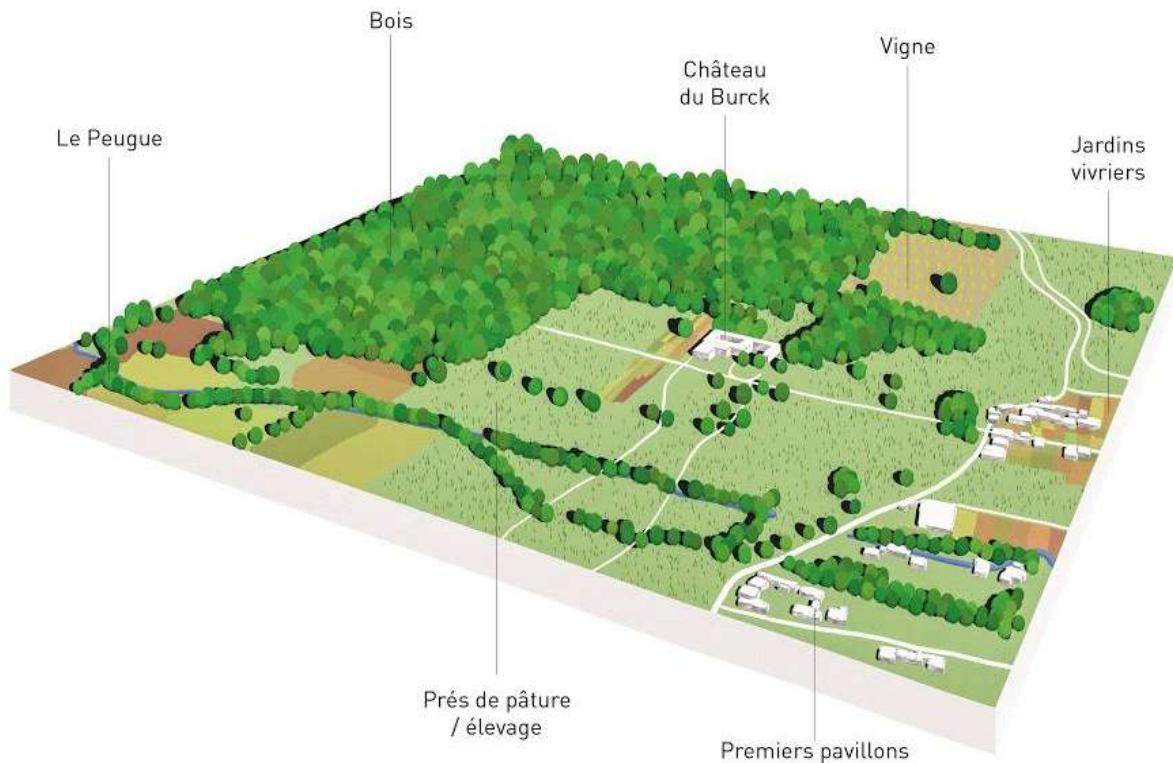


Figure 111 : Bloc diagramme du domaine du Burck dans l'entre-deux-guerres. Avant la construction du quartier le domaine est essentiellement agricole. Si les vignes ont disparues, elles ont été remplacées par des prairies (d'après IGN 1924).



Figure 112 : Bloc diagramme de la construction du grand ensemble du domaine du Burck dans les années 1960 (en rouge). En blanc, l'évolution du quartier depuis les années 1970 (d'après IGN 2018).

### 3.3.3. Le quartier Arditos Nord

Entre 1956 et 1957, le quartier Arditos Nord est implanté à partir de l'avenue de l'Yser. Depuis cet axe, deux rues se développent et se croisent au nord de la cité, formant un triangle. Les entrées de la cité se situent sur les rues Camille Goillot et André Ouley. Situé entre Pichay et Mérignac Bourg, il résulte des travaux de la société HLM de l'habitat Girondin et du Toit Girondin. La cité Arditos Nord de Mérignac est commandée en 1956 par le Toit Girondin aux architectes Pierre Mathieu (1911-1997), André Bersagol (1903-1973), Roger Tagini (1920-), auteurs de nombreux autres programmes de logements dans Bordeaux et sa banlieue. Il s'agit de construire, dans les limites d'un prix plafond imposé, des logements de qualité, avec une réelle habitabilité. Sur un terrain de faible pente d'environ un hectare, les architectes dessinent 48 logements locatifs en R+1 en prenant soin de séparer les logements d'environ 200 mètres en moyenne (**Figures 113 et 114**). Petit collectif orienté Est-Ouest, tous les logements possèdent une entrée privative et l'ensemble emprunte à l'imaginaire de la cité jardin. Programme pilote, la cité des Arditos Nord est un test urbanistique et architectural réussi qui sera suivi, quelques années plus tard, par une opération similaire (Arditos Sud) qui, sur le même modèle, produira deux cent huit nouveaux logements économiques familiaux.



Figure 113 : Le quartier des Ardillos Nord vue depuis la rue Camille Goillot  
(Source : AM Mérignac - Carte postale années 1960 - 14 Fi 331).



Figure 114 : Le plan du quartier des Ardillos nord (Source : Pavia (A.), *L'expansion urbaine de Bordeaux entre 1950 et 1960. Cinq études de cas*, EnsapBx, 2019).

### 3.3.4. La ville auto-construite : le cas des Castors

Face à la crise du logement et aux difficultés des pouvoirs publics à répondre à l'urgence, d'autres solutions constructives sont imaginées et mises en oeuvre. C'est, en particulier, le cas des Castors. Mouvement d'autoconstruction coopérative, les Castors fonctionnent sur le principe de l'apport-travail : pendant leur temps libre, les membres de la coopérative consacrent des heures de travail sur le chantier en fonction de leurs compétences et savoir-faire respectifs. Ces heures sont comptabilisées et converties en un apport au financement du logement, permettant à des gens modestes de devenir *in fine* propriétaire de leur maison.

À l'initiative du prêtre ouvrier Etienne Damoran (1920-1994)<sup>52</sup> et du Comité Ouvrier du Logement (COL), une première initiative est menée à Pessac en 1948, rapidement suivie par deux autres sur l'agglomération, à Mérignac et Villenave-d'Ornon :

« Les autoconstructeurs aquitains n'arrêtent pas leur action une fois les cités réalisées. Ils continuent à promouvoir leur engagement envers le logement social suivant diverses formes d'action. Ainsi, les pionniers de Pessac lancent trois chantiers d'autoconstruction dans la banlieue bordelaise par le biais du Comité Ouvrier du Logement. Deux cités voient ainsi le jour à la suite de la réalisation initiale pessacaise, une à Mérignac, l'autre à Villenave d'Ornon »<sup>53</sup>.

Une Coopérative d'auto-construction voit donc le jour à Mérignac et 80 pavillons sont édifiés entre 1953 et 1955 sur le site des Fauvettes. Entre les avenues Henri Dunant et du Truc, l'avenue Fernand Grosse est percée. A partir de cette voie, plusieurs impasses permettent d'accéder aux maisons. Certaines d'entre elles sont jumelées et d'autres sont isolées (**figures 115 et 116**).

Une autre opération Castor est menée entre 1957 et 1964. Elle est conduite par la Société coopérative des Castors d'Arlac et se trouve sur un terrain aux abords de l'église Sainte Bernadette appartenant à la paroisse. Structurées autour d'une impasse, les quelques maisons construites le sont sur un modèle architectural équivalent à l'opération des Fauvettes.

---

<sup>52</sup> Soudeur et prêtre ouvrier de la Jeunesse Ouvrière Catholique (JOC), Etienne Damoran est le pionnier de l'habitat coopératif en Gironde. Pour une biographie complète voir le dictionnaire biographique Jean Maitron : <https://maiton.fr/spip.php?article21352>.

<sup>53</sup> Boustingorry (J.), *Des pionniers autoconstructeurs aux coopérateurs : histoire des Castors en Aquitaine*, Thèse de doctorat en Histoire, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2008, p. 83.

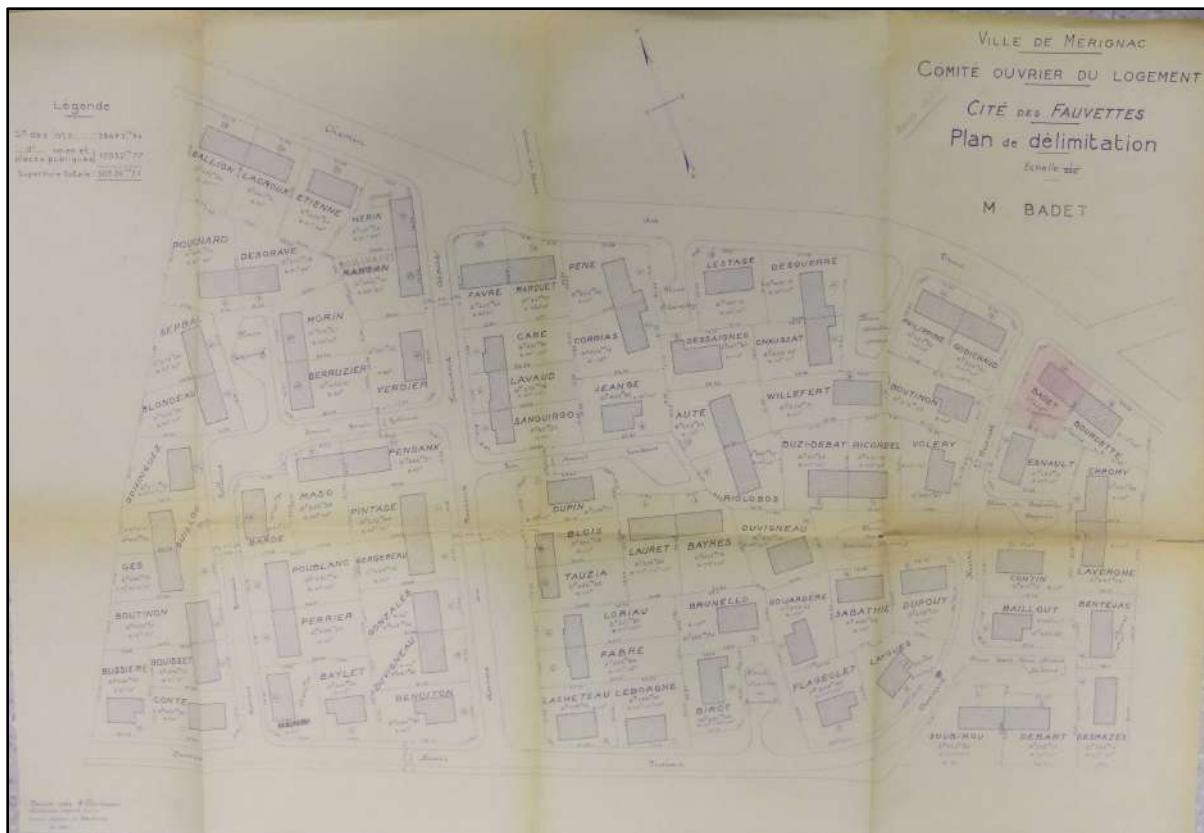


Figure 115 : Plan masse des Castors.



Figure 116 : L'opération des Castors par carte postale (Source : AM Mérignac - 1Num030-112).

Parallèlement aux opérations Castors, et toujours dans l'optique de répondre à la crise du logement sans attendre une réponse des pouvoirs publics, une autre opération de construction coopérative est menée à Mérignac. Au début des années 1950, est construite l'opération Cité Parc-Ouest sous l'égide de la société coopérative d'HLM le Toit Girondin et de l'AMAP (Association Mérignacaise Accession à la Propriété)<sup>54</sup>. Constituée de petites maisons individuelles (**Figure 117**), cette cité constitue néanmoins un volume immobilier important. « *La solidarité qui préside au montage, généralement compliqué, des opérations, créé une communauté de voisinage forte, qui résiste au basculement des générations. Intégrées aujourd'hui dans les quartiers de pavillons, on décèle leur présence par la répétitivité de certains détails architecturaux, alors même que le temps et les appropriations de chaque propriétaire les ont différenciées* »<sup>55</sup>.

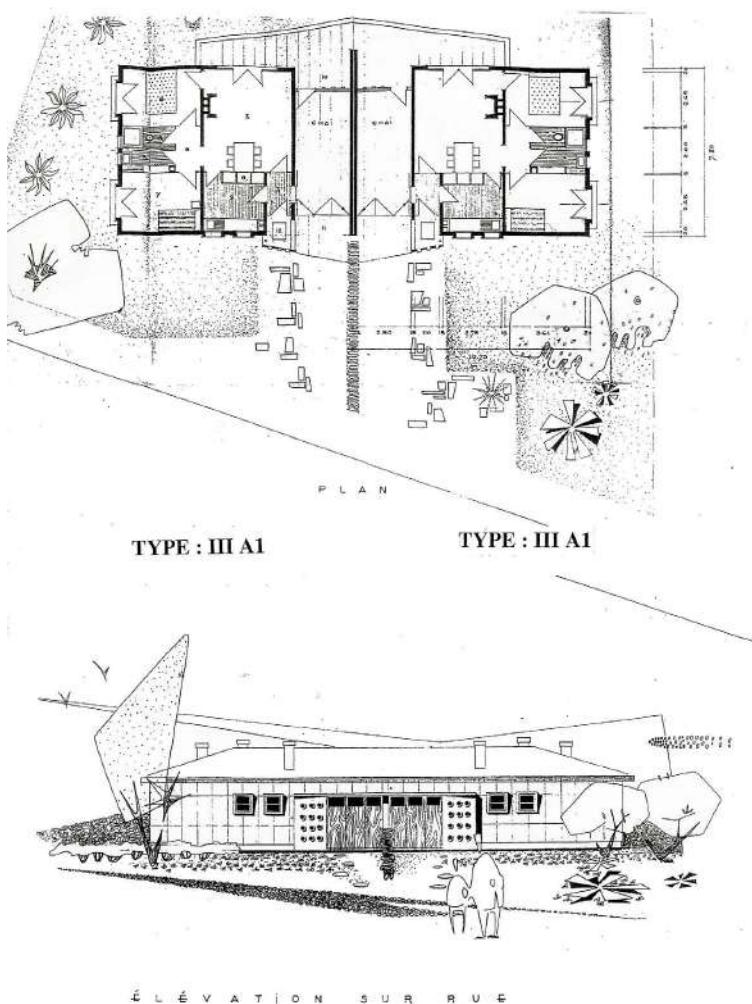


Figure 117 : L'opération coopérative Cité Parc-Ouest  
(Source : AM Mérignac - 766 w 18). Figure reproduite dans Ratouis O., 2013).

<sup>54</sup> AM Mérignac 766 w 18

<sup>55</sup> RATOUIS (O.), "1950. Le système coopératif de l'ACAP et la crise du logement", dans *Bordeaux et ses banlieues*, Metispress, 2013, p. 279.

### **3.3.5. Les zones pavillonnaires**

Des années 1970 aux années 2000, les zones résidentielles pavillonnaires complètent l'urbanisation de la commune. Elles sont construites dans les espaces laissés par les précédentes phases de développement urbain. Répartis autour d'une voirie en impasse et sans liens avec le reste du contexte bâti, ces ensembles résidentiels peu denses sont très consommateurs d'espaces.

Construit en 1986, l'ensemble pavillonnaire Vivaldi (**Figure 118**) constitue un exemple représentatif de ce type d'urbanisation qui couvre, par ailleurs, une grande partie de la surface bâtie de la commune (**figures 119 et 120**).

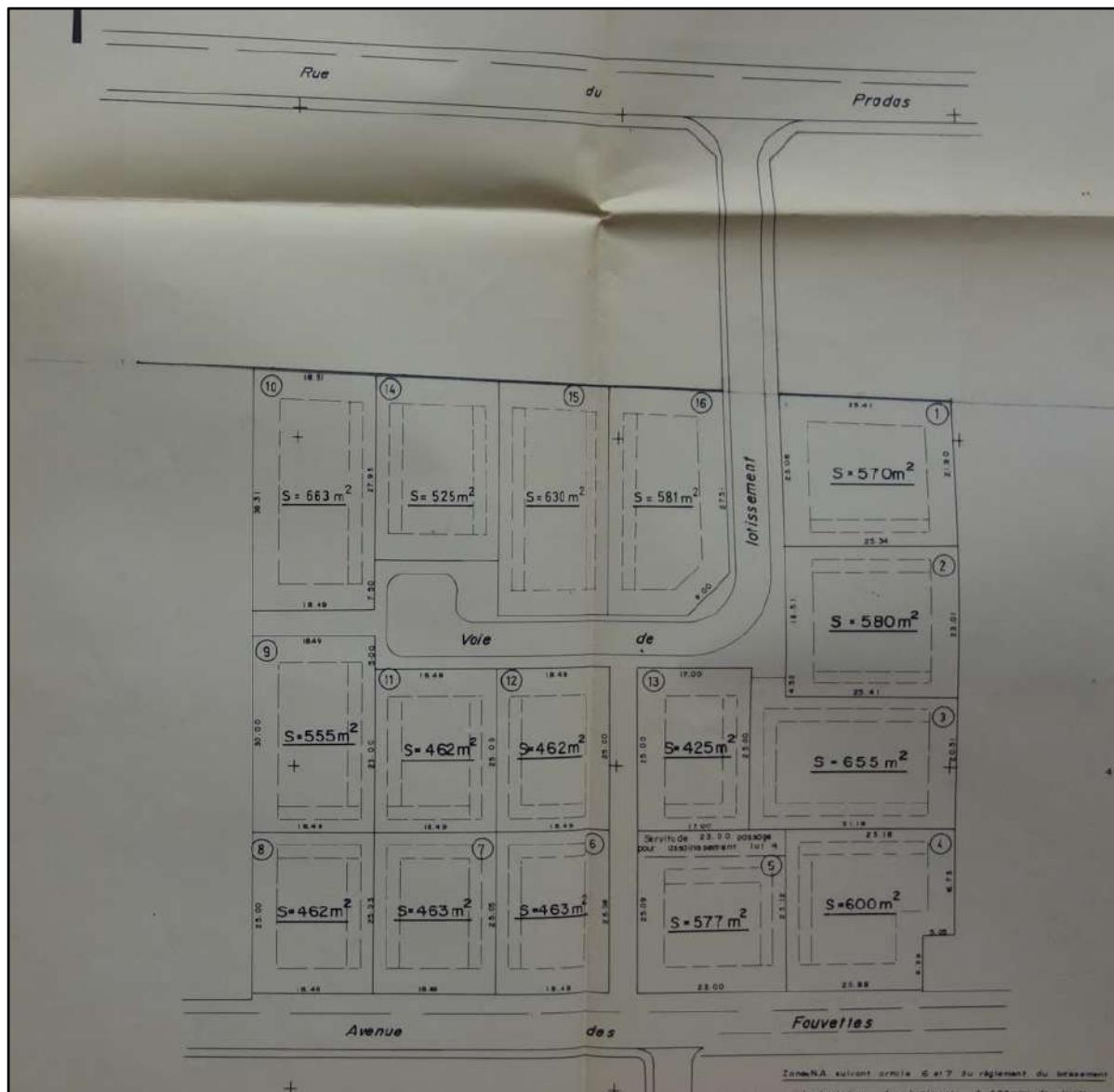


Figure 118 : Plan de l'ensemble pavillonnaire "Vivaldi" entre l'avenue des Fauvettes et la rue du Pradas (Source : AM Mérignac - 661w35).



Figure 119 : Exemple d'ensemble pavillonnaire près de Beutre (février 2020).



Figure 120 : Exemple d'ensemble pavillonnaire à l'arrière du centre commercial Carrefour (janvier 2017).

### **3.4. L'essor de l'urbanisme commercial**

Alors que les domaines sont progressivement démantelés et que les opérations de logements et d'équipements se développent à un rythme soutenu, la municipalité cherche à développer économiquement la commune. Elle se lance donc dans la construction de zones industrielles et commerciales. Pour les édiles locaux, « *cette action avait pour but de créer des ressources nouvelles. Elle avait pour objectif de fixer sur place cette population jeune et sans cesse croissante* »<sup>56</sup>. Dans cette perspective, la municipalité lance dès le début des années 1960 plusieurs opérations. En 1961, l'hippodrome Naulin est transformé en une vaste Zone d'Activité (**Figures 121 à 124**) :

« (...) proche de la future rocade, s'étend la zone industrielle de Mérignac-Hippodrome. Celle-ci compte 23 ha équipés, où se trouvent 10 entreprises en fonctionnement et 6 en voie d'installation (superficie moyenne de 1,6 ha ; nombre d'emplois : 430, 200 devant être proposés dans les mois à venir). Cette zone a les mêmes caractères que celle de Pessac : là encore les industries légères très diversifiées dominent. Ce premier domaine étant entièrement équipé, une seconde zone est en voie d'aménagement au lieu dit « Le Phare ». Elle comprendra une trentaine d'hectares ; une entreprise est déjà installée et l'on envisage une trentaine d'usines nouvelles sur ce périmètre »<sup>57</sup>.

La zone industrielle du Phare qui est construite en 1963. Elle s'étend sur 150 hectares, qui sont totalement exploités en l'espace de 15 ans. En 1969, la zone commerciale de Mérignac-Soleil s'installe le long de l'avenue de la Somme. Ouvert sans autorisation particulière, sur simple rapport à la préfecture, l'hypermarché Carrefour<sup>58</sup> en constitue la vitrine. Le domaine de Mirepin, composé de prairie et de haies, laisse alors la place à l'asphalte et à la tôle du premier hypermarché de l'agglomération bordelaise<sup>59</sup>. Ce faisant, et alors que la rocade n'était pas encore construite, l'hypermarché ne prenait pas beaucoup de risque puisqu'il pouvait profiter des flux à destination ou en provenance du Bassin d'Arcachon et plus largement du littoral girondin. Au delà des facilités de communication entre la ville et les périphéries, cette implantation s'explique par le fait que ce site dispose de vastes espaces libres qui permettent la réalisation d'importants parkings (**Figures 125 et 126**). Le gigantisme de la construction et sa singularité dans le paysage ont surpris.

---

<sup>56</sup> *Mérignac, ville verte ; 25 ans de gestion municipale*, Film documentaire d'André Dupouy, 1970.

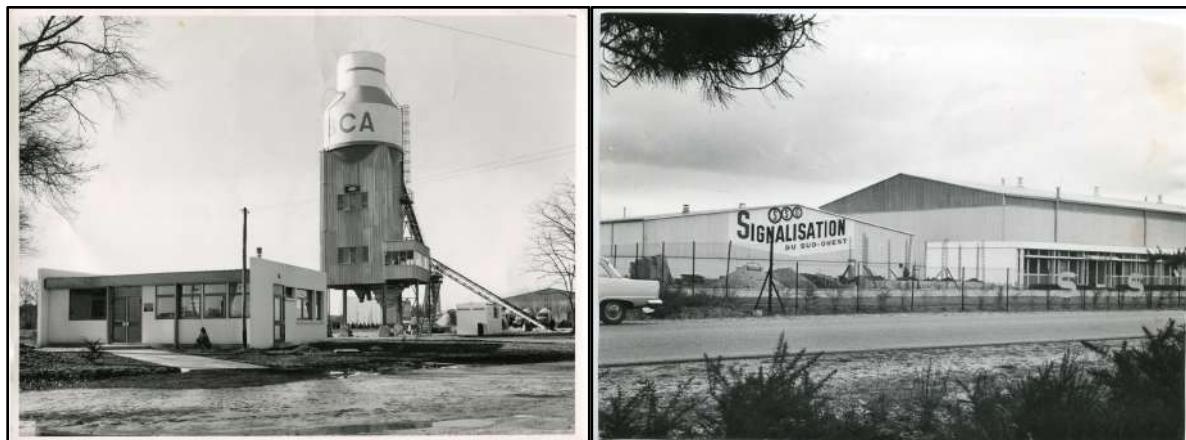
<sup>57</sup> Dumas (J.), « Les zones industrielles de l'agglomération bordelaise », in *RGPSO*, 1965, tome 36, p. 416.

<sup>58</sup> Cette ouverture participe d'une stratégie nationale et internationale de la marque qui ouvre cette année-là cinq hypermarchés en France et un hypermarché en Belgique. L'année suivante, la marque entre en bourse.

<sup>59</sup> Le Maître d'oeuvre de Carrefour-Soleil est la Société d'études techniques et d'entreprises générales (SODETEG) alors que l'aménageur est la Société des Grands magasins Garonne Adour (SOGARA).



Figure 121 : La zone industrielle de l'Hippodrome en 1964 (Source : AM Mérignac - 13 mars 1964 - Michel Le Collent - Photographie, tirage nb - 18,30 X 24,00).



Figures 122 et 123 : Les entreprises BCA et Signalisation Sud-Ouest dans la zone industrielle de l'Hippodrome (Source : AM Mérignac - 7Num335 - VR 144 - années 1960).



Figure 124 : Les usines pharmaceutiques Sarget situées aux abords de la Zone industrielle de l'Hippodrome. Construites par l'architecte Hongrois Marcel Breuer (1902-1981), elles constituent alors un des fleurons de l'industrie de Mérignac (Source : AM Mérignac - VR 133 - années 1960).

L'hypermarché fascine donc autant qu'il repousse comme l'explique la géographe Micheline Cassout-Mouna :

« Le Carrefour de Mérignac (16 200 m<sup>2</sup> de surface de vente, 2 000 places de parking), a été ouvert en 1969 par la Sogara, filiale de Carrefour et de la société succursaliste régionale Guyenne et Gascogne. Sa position sur la route d'Arès, à portée de toute la banlieue Ouest en pleine expansion et à faible distance des stations du Bassin d'Arcachon alors sous-équipées, a permis une réussite fulgurante. De 1970 à 1974, Carrefour est resté à Bordeaux un phénomène exceptionnel. Il est devenu un des pôles d'attraction majeurs de l'agglomération, comparable à certains égards à la foire d'attraction des Quinconces. Il s'est substitué dans une large mesure aux habituelles « réclames » des Grands Magasins, qui attiraient le lundi dans le centre les foules venues des campagnes voisines. Il a largement contribué à ébranler les structures commerciales traditionnelles et, de ce fait, a provoqué de puissantes réactions de défense »<sup>60</sup>.

<sup>60</sup> Cassout-Mouna (M.), « L'évolution récente des structures commerciales dans l'agglomération bordelaise », dans *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1978, Tome 49, p. 77-78.

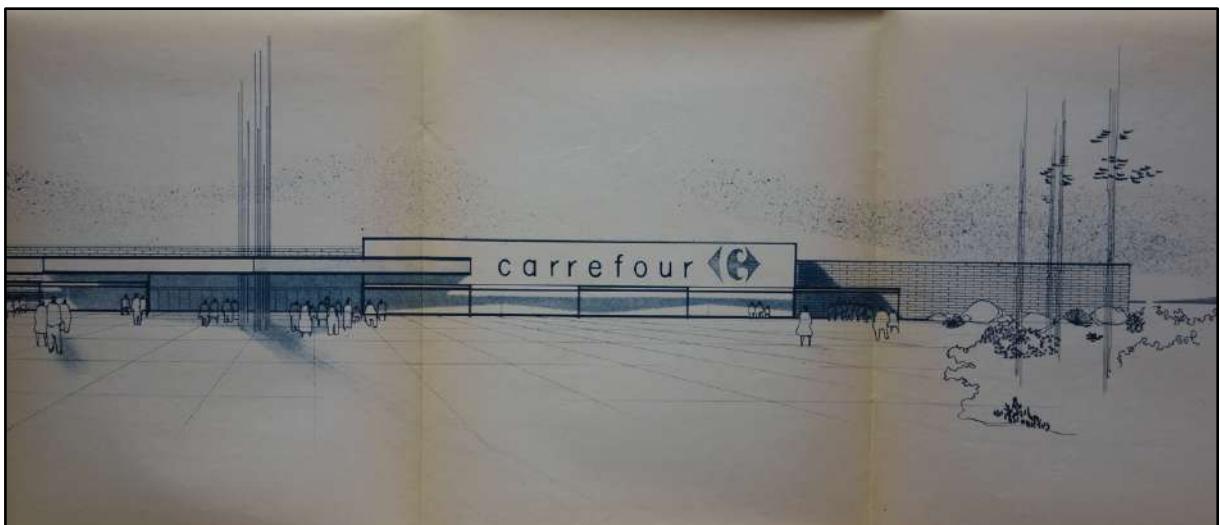


Figure 125 : Projet Carrefour Soleil - Façade nord - Sodeteg (Source : AM Mérignac - 1969 - 652W006).



Figure 126 : Carrefour-Soleil dans les années 1960. Les arbres majestueux du parc du domaine de Mirepin sont encore visibles sur le parking (Source : AM Mérignac - sd - Michel Le Collent - Photographie, tirage nb - 18,40 X 24,00).

Comme l'indique un rapport de la DDE du 22 avril 1969, « *la création de l'ensemble commercial provoquera une augmentation rapide de la circulation dans ce secteur et en conséquence, il est indispensable de réaliser le plus rapidement possible*

*l'aménagement complet de la zone (...). Cet aménagement comporte essentiellement un ouvrage d'art permettant d'éviter le cisaillement du chemin départementale n°106 et la voie aéroport Centre ville et un giratoire permettant l'accès au supermarché »<sup>61</sup>. C'est dans cette perspective qu'est construit la route-pont de l'avenue de la Somme (**Figure 127**). Celle-ci permet de ne pas gêner le trafic automobile tout en facilitant l'accès à l'hypermarché.*



Figure 127 : La route-pont sur l'avenue de la Somme (Source : AM Mérignac, VR119).

À cette première phase de construction des années 1960 succèdent plusieurs autres étapes de développement des Zones d'activités et commerciales (ZAC). Elles s'implantent le long de la rocade, construite en 1978, qui constitue un corridor d'implantation extrêmement attractif pour les activités industrielles et commerciales à Mérignac depuis les années 1980. Depuis le Parc Club Cadéra (1980) jusqu'à la création du Parc Aéro-Technologique (2005), les opérations d'urbanisme industriel et commercial se multiplient (**Figure 128**).

Ces opérations constituent un volet important de l'action municipale des mandats de Michel Sainte-Marie.

<sup>61</sup> AM Mérignac - 652W006.

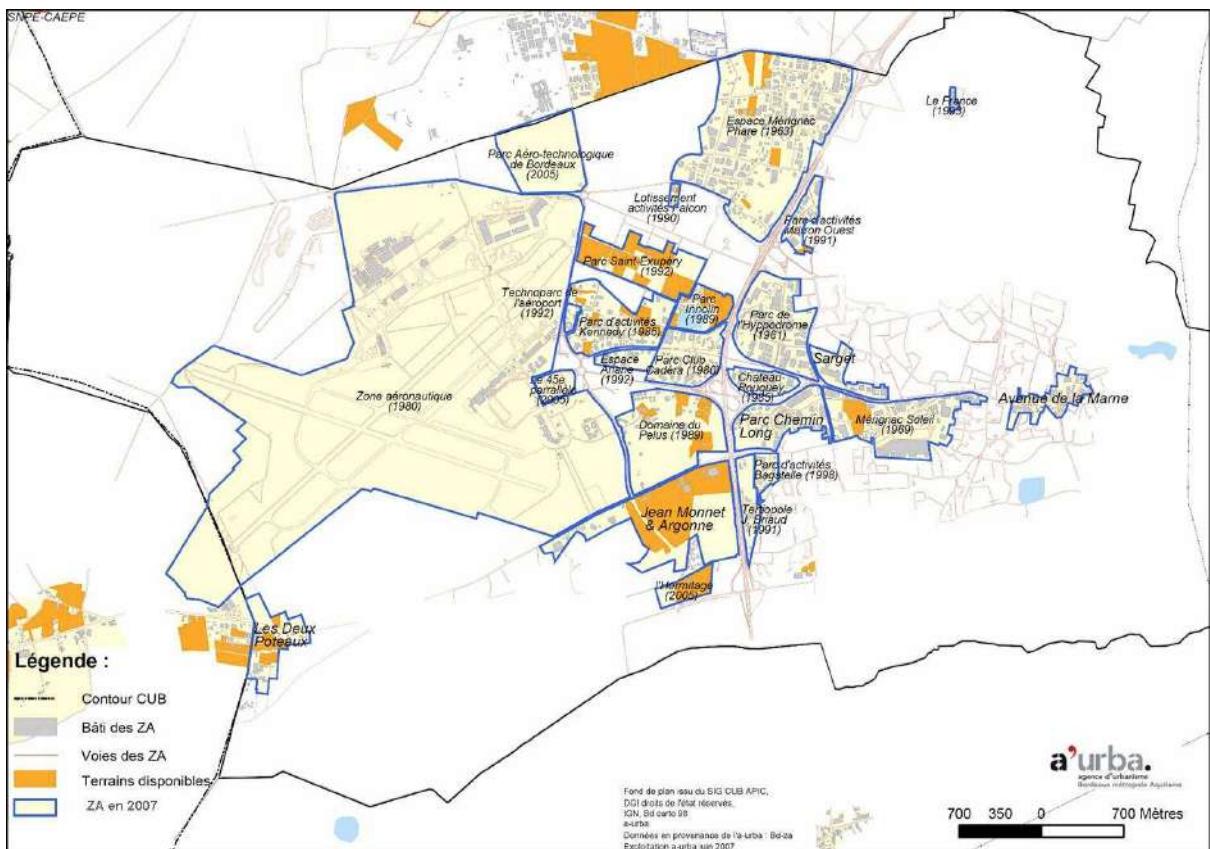


Figure 128 : Carte des zones d'activités de Mérignac (Source : A'Urba).

### 3.5. Affirmation du Bourg (acte 2) et déclassement de certaines centralités anciennes

Avec l'urbanisation de la commune et la multiplication des zones d'activités commerciales et industrielles, Mérignac perd l'aspect rural qu'elle avait conservé jusqu'aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale. Alors que les anciens hameaux sont rattrapés par le développement de la ville et noyés dans un nouveau tissu urbain, les municipalités de Robert Brettes et de Michel Sainte-Marie se sont attachés à affirmer la centralité du bourg en l'aménageant afin de l'adapter aux besoins et attentes de leur époque.

La municipalité de Robert Brettes inaugure ces transformations par un geste symbolique fort : la place de l'église est renommée place Charles de Gaulle dès 1944. Cinq ans plus tard, elle est entièrement goudronnée et perd totalement son caractère rural. La même année, le tramway est démantelé et le centre bourg est livré à la voiture. Enfin, en 1963, la Salle des Fêtes remplace l'Athénée municipale construite durant l'entre-deux-guerres.

La place ne connaît pas de nouveaux changements jusqu'aux années 1980. Sous la municipalité de Michel Sainte-Marie, deux aménagements en bouleversent la forme et les usages. En 1985, un parking souterrain est aménagé sous la place et quatre ans plus tard, un cinéma moderne est construit en remplacement de l'ancienne

Salle des Fêtes. Mais c'est surtout le déplacement de l'ancienne Poste et la construction d'un important centre de tri postal, sur le cours de l'Yser, qui marque ce mandat.

Au cours des années 2000, la place connaît un profond bouleversement, dans un premier temps lié à la construction du tram. Entre 2004 et 2007, la section reliant Saint-Augustin à Mérignac Centre est réalisée, et la place Charles de Gaulle devient alors le terminus de la ligne A. Celle-ci est prolongée en direction de la commune du Haillan en 2015. L'arrivée de ce mode de déplacement alternatif à la voiture modifie profondément l'attractivité et les mobilités au sein d'un territoire désormais facilement relié à la ville centre. Le tramway va également provoquer, dans un second temps, une mutation de la place Charles de Gaulle elle-même (**Figure 129**). Son arrivée s'accompagne, en effet, d'un important projet d'urbanisme visant à restructurer les abords de la place. Certains îlots sont démolis afin de construire des immeubles de plusieurs étages ou aménager des espaces publics (**Figure 130 à 137**). Ces travaux achevés entraînent un accroissement des activités commerciales et tertiaires autour de la place<sup>62</sup>.

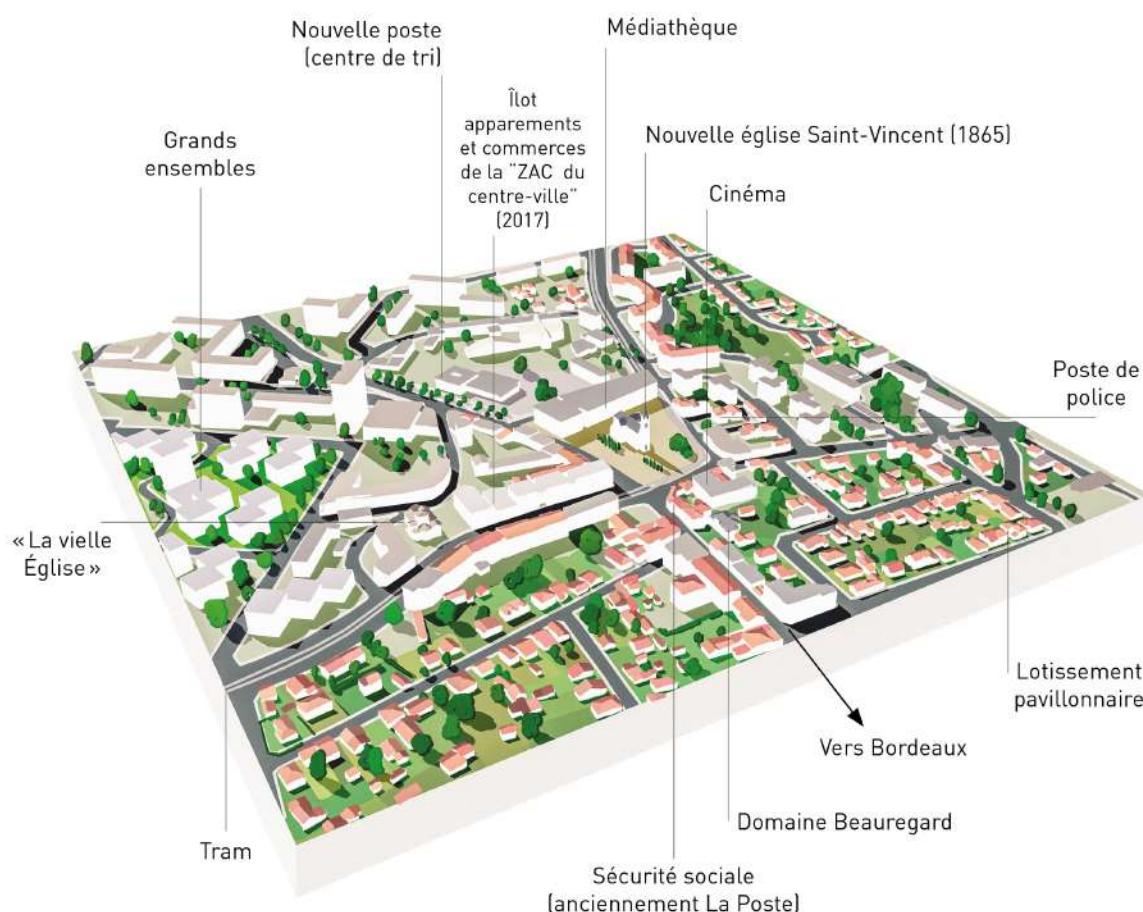
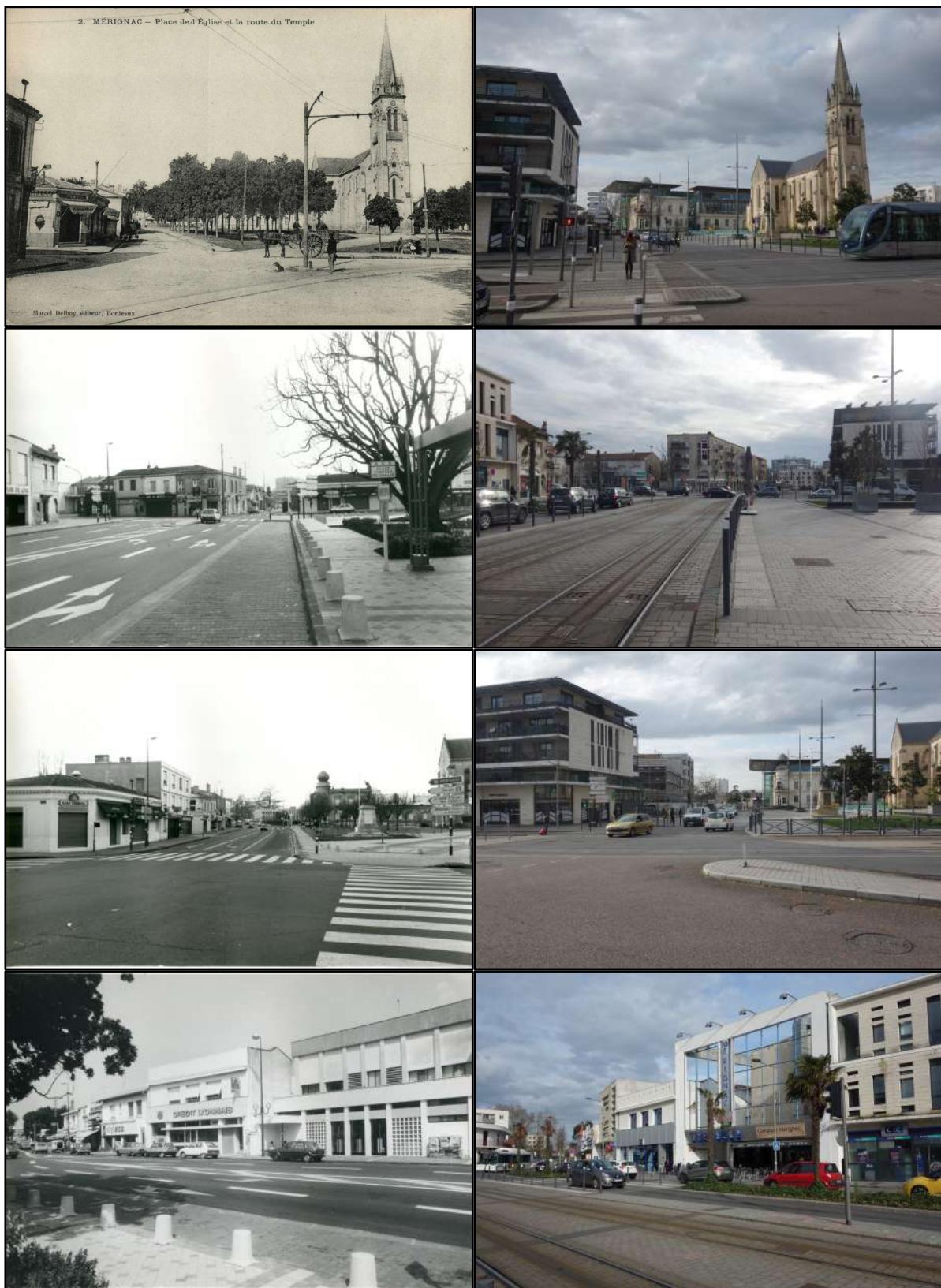


Figure 129 : Le centre-bourg de Mérignac, affirmation d'une centralité.

<sup>62</sup> Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique. Synthèse générale, Chambre d'industrie et de commerce, CUB, 2006.



Figures 130 à 137 : L'évolution du bourg entre le début du siècle, les années 1950, 1980 et aujourd'hui. Les reconductions photographiques montrent les différents moments d'affirmation de la centralité du bourg.

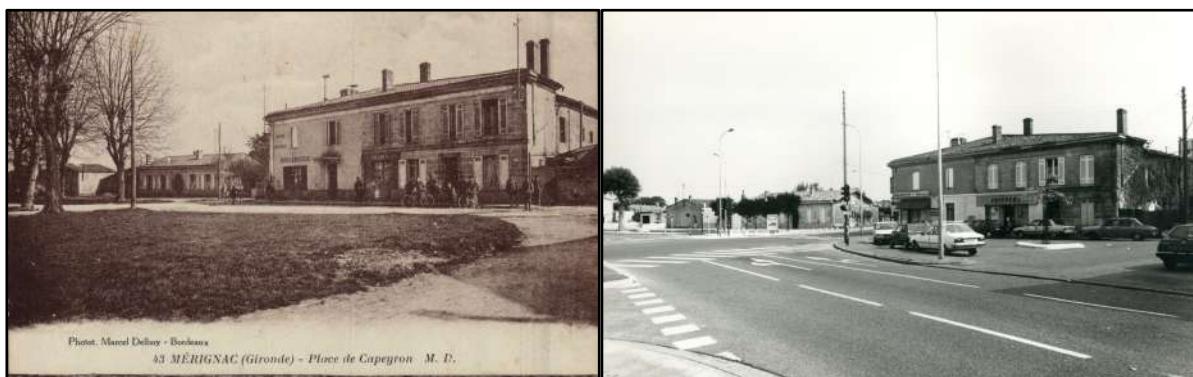
Concomitamment à l'affirmation de la centralité du Bourg, les autres hameaux anciens de la commune connaissent un net déclassement qui s'opère selon différentes scénarios.

Le premier scénario, illustré par le hameau de Pichey et la place du Général Gouraud, est celui d'une obsolescence et d'un déclassement presque complet. Des années 1950 aux années 2000, alors que l'urbanisation se déploie en nappes et que les aménagements routiers accélèrent les flux, Pichey passe de noyau villageois à simple rond-point. L'ancien hameau devient la porte d'entrée des zones commerciales et d'activités situées de l'autre côté de la rocade. De cet ancien noyau ne subsistent que peu d'activités de proximité : le bar « Le Perroquet » et la boulangerie (**Figures 138 à 141**).



Figures 138 à 141 : Du noyau villageois au rond-point : la transformation du hameau de Pichey et de la place du Général Gouraud entre 1950 et 2020.

Le hameau de Capeyron offre un scénario d'évolution différent de celui Pichey. Malgré le développement de l'espace urbain environnant et d'aménagements routiers importants, une vie de quartier subsiste encore grâce à des lieux de rencontre (Salle des Fêtes), des services (Poste) et des commerces de vie et de proximité (**Figures 142 à 147**).





Figures 142 à 147 : L'évolution du hameau de Capeyron entre le début du XX<sup>e</sup> siècle, les années 1980 et aujourd'hui. Malgré des aménagements routiers, Capeyron reste une centralité et un lieu de vie de proximité.

Il apparaît donc que si les municipalités successives de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle ont travaillé à renforcer la centralité du Bourg, celle des autres polarités anciennes de la commune se sont affaiblies à des degrés divers, certaines étant déclassées par l'évolution du tissu urbain et/ou par les infrastructures routières. Ainsi, s'est perdu (ou presque) une caractéristique fondamentale du territoire communal hérité de son lointain passé : son caractère polycentrique (voir § 1.1, ci-dessus).

### ***3.6. Rythmes et logiques de l'extension de la tache urbaine (1960-2018)***

Les aménagements opérés après la fin de la Seconde Guerre mondiale et jusqu'à aujourd'hui ont profondément transformé les planimétries héritées, tant au niveau du réseau viaire que du bâti. Territoire encore à dominante rurale au début des années 1950, la commune voit s'étendre rapidement les surfaces bâties (logements et entreprises) dans les décennies 1950 et 1960 (**Figure 148**). Ainsi, on observe une densification généralisée du bâti dans les zones urbanisées de longue date, soit dans la partie Est de la commune, où subsistaient quelques vides, le long des voies de grand parcours de la partie Sud de la commune et autour des anciens hameaux, particulièrement entre Capeyron et le Bourg et surtout entre le Bourg et Pichey où est construite la résidence du Parc dans les années 1960. Dans le même temps, un mitage urbain s'opère au Nord du territoire, sur des parcelles autrefois agricoles ou boisées,

sans lien avec les anciens hameaux. La dynamique de la partie Ouest de la commune, autour de l'aéroport, nous échappe, en revanche, en raison de l'absence de clichés aériens (la photographie d'installations militaires ou autres installations sensibles étant interdite, les clichés sont retirés des banques de données).

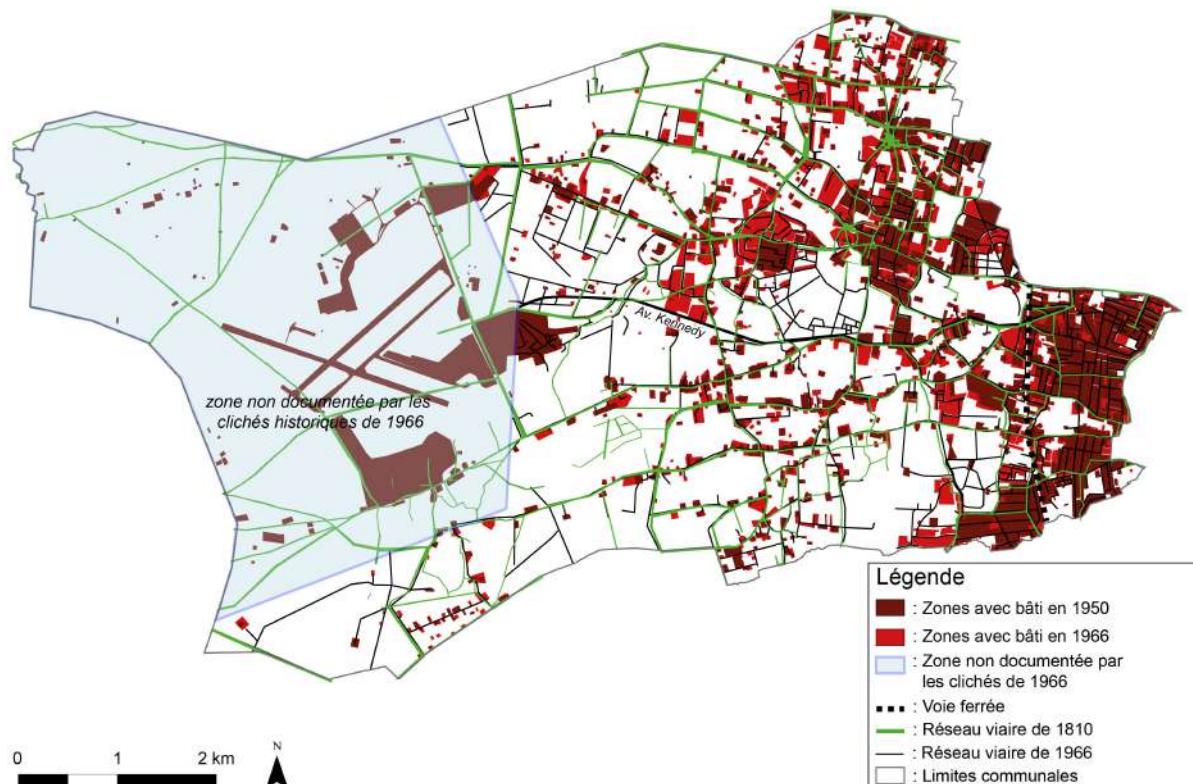


Figure 148 : Relevé des masses bâties et des voies vers 1966 (Source : missions IGN C1536-0061-1965-F1535-1538 et C1938-0121-1966-FR1018).

Dans les années 1970-1980, le développement urbain progresse fortement, tant dans les secteurs anciennement bâti que sur la frange Ouest de la commune où sont implantées plusieurs zones d'activités artisanales, industrielles et commerciales (**Figure 149**). Au Nord-Est de la commune, ce sont ainsi plus de 10.000 nouveaux logements collectifs et individuels qui sont construits, tant dans le parc public que privé. Les plus fortes densités de ces nouveaux logements sont situées en périphérie immédiate d'espaces déjà bâties vers 1965 (**Figure 150**, zones en gris), soit autour du Bourg (opérations "Le Club" et "Foncastel") et des anciens hameaux (Capeyron, Les Eyquems, Le Jard et Arlac), et pour la plupart à proximité d'axes de circulation importants (avenue de la Marne, de Verdun, de l'Yser, de la Libération, Mendès-France). Toutes ces opérations tiennent compte du contexte de la trame de l'habitat hérité et participent donc du renforcement des centralités anciennes.

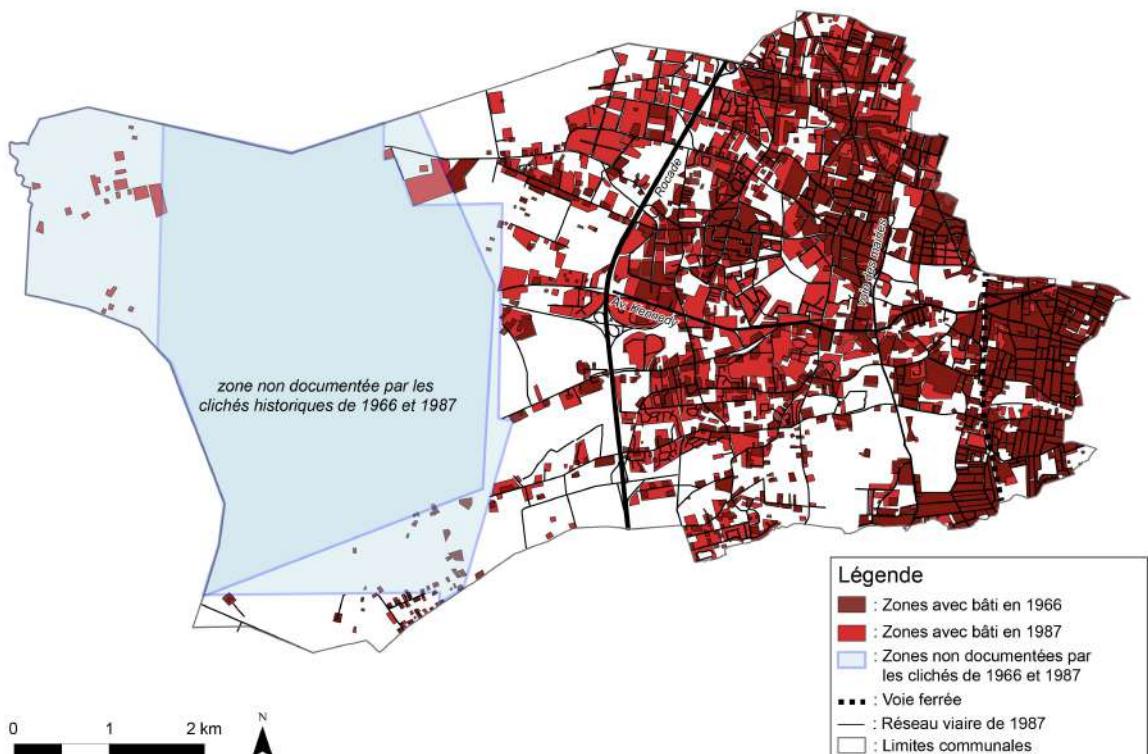


Figure 149 : Relevé des masses bâties et des voies vers 1987 (Source : missions IGN C1536-0282-1987-FR3991 et C2205-1681-1989-FR4358).

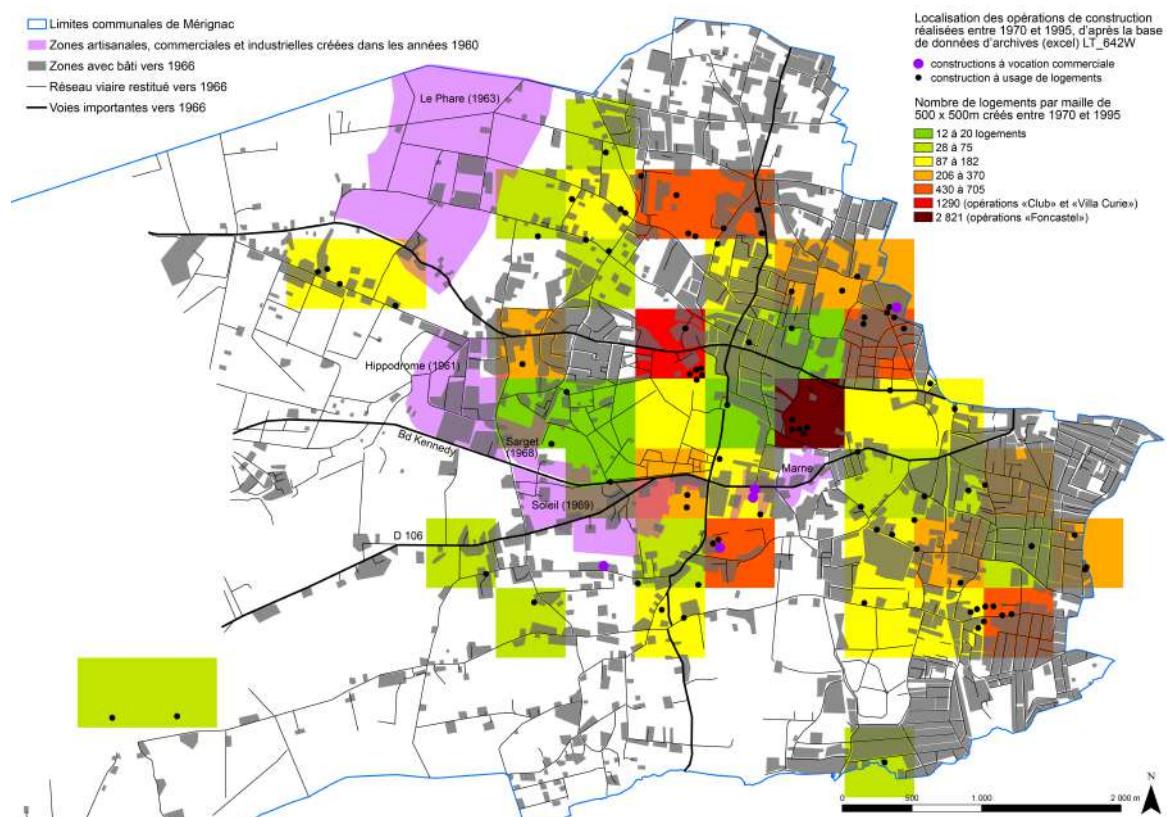


Figure 150 : Carte de densité des constructions de nouveaux logements des années 1970-1980 réalisée d'après la liste des permis de construire communiquée par les archives communales de Mérignac (fichier excel LT\_642W).

Les zones artisanales, commerciales et industrielles sont rejetées hors des zones d'habitat avec plusieurs fronts pionniers (**Figure 151**). Le premier secteur touché par cette progression de la tache urbaine est le Nord de la commune où est installé, en 1963, l'Espace Mérignac Phare, dans un quartier aux formes très géométriques, jadis occupé par des landes et des bois (en rouge brique). Un chapelet de zones d'activités est ensuite établi le long de l'avenue Kennedy, selon un axe Est/Ouest : Parc de l'hippodrome en 1961, Mérignac Soleil en 1969 (en rouge brique), Parc Club Cadéra en 1980, Château Rouquey en 1985, Parc d'activités Kennedy en 1985 (en violet). La rocade, dont la construction est achevée vers 1982 pour la partie desservant Mérignac, ne génère pas, en revanche, de dynamique similaire et la voie rapide reste bordée, pour l'essentiel, de parcelles agricoles et forestières. Dans la partie la plus occidentale de Mérignac (zone aéroportuaire et alentours), la progression de l'urbanisation est difficile à cerner précisément pour ces décennies, faute de sources planimétriques historiques exploitables (cartographiques ou photographiques).

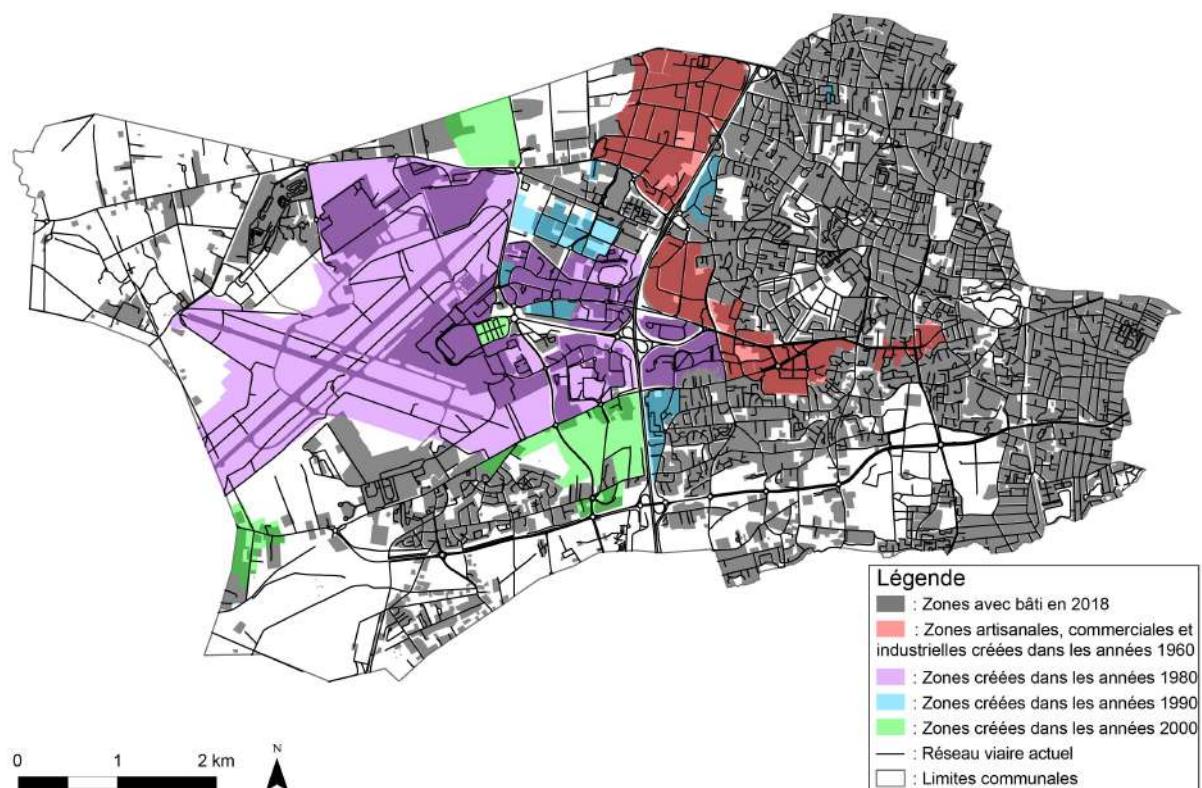


Figure 151 : Localisation des ZAC en fonction de leur période de création (d'après un fond de carte de l'A'Urba).

Dans les années 1990-2000, le développement urbain se poursuit mais avec un peu moins d'intensité compte-tenu de la raréfaction du foncier (**Figure 152**). Les rares emprises subsistant à l'intérieur de la boucle de la rocade sont bâties tant pour des logements que pour des entreprises (parcs d'activités Bagatelle et J. Briaud, au sud de l'échangeur de l'avenue Cassin). A l'ouest de la rocade, les parcelles encore disponibles

sur les zones d'activités (comme celle du Phare, au Nord) sont construites. Les transformations de la partie ouest de la commune, occupée par la zone aéroportuaire, sont en revanche difficiles à suivre en raison de l'absence de clichés historiques pour la période précédente, ce qui ne permet pas de comparer les évolutions. On note, cependant, une occupation déjà dense du secteur de Beutre entre l'avenue de l'Argonne et l'avenue François Mitterrand. A noter le maintien de la coupure d'urbanisation au sud de la commune, de part et d'autre de l'avenue François Mitterrand, occupée par des boisements et du vignoble.

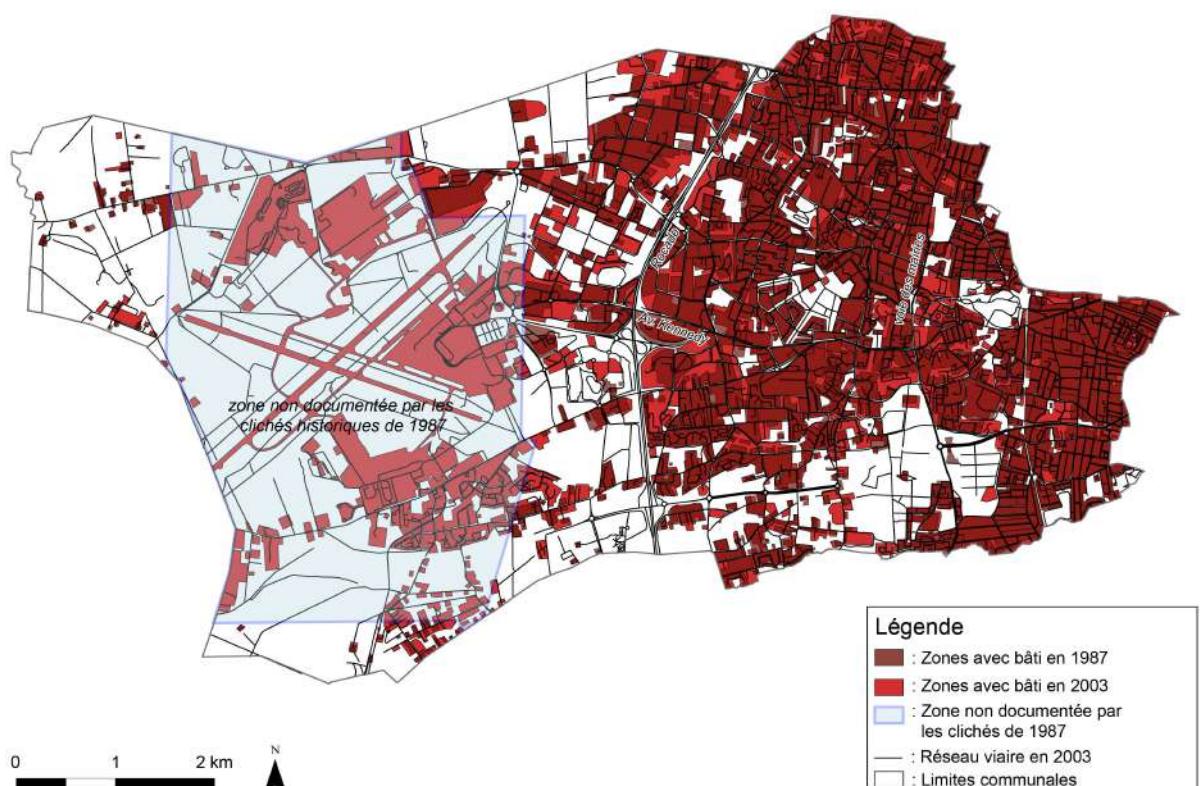


Figure 152 : Progression des zones d'urbanisation vers 2003 et aperçu du réseau viaire. Relevé des masses bâties et des voies d'après les données historiques Google Earth (vue satellite du 18 mai 2003).

Ce processus de remplissage des espaces intersticiels se poursuit sur la quinzaine d'années suivantes et ce jusqu'à aujourd'hui, particulièrement à l'ouest de la rocade, autour de la zone aéroportuaire (**Figure 153**). Il est appelé à se poursuivre dans les années qui viennent avec l'opération Bordeaux Aéroparc (voir ci-dessous).

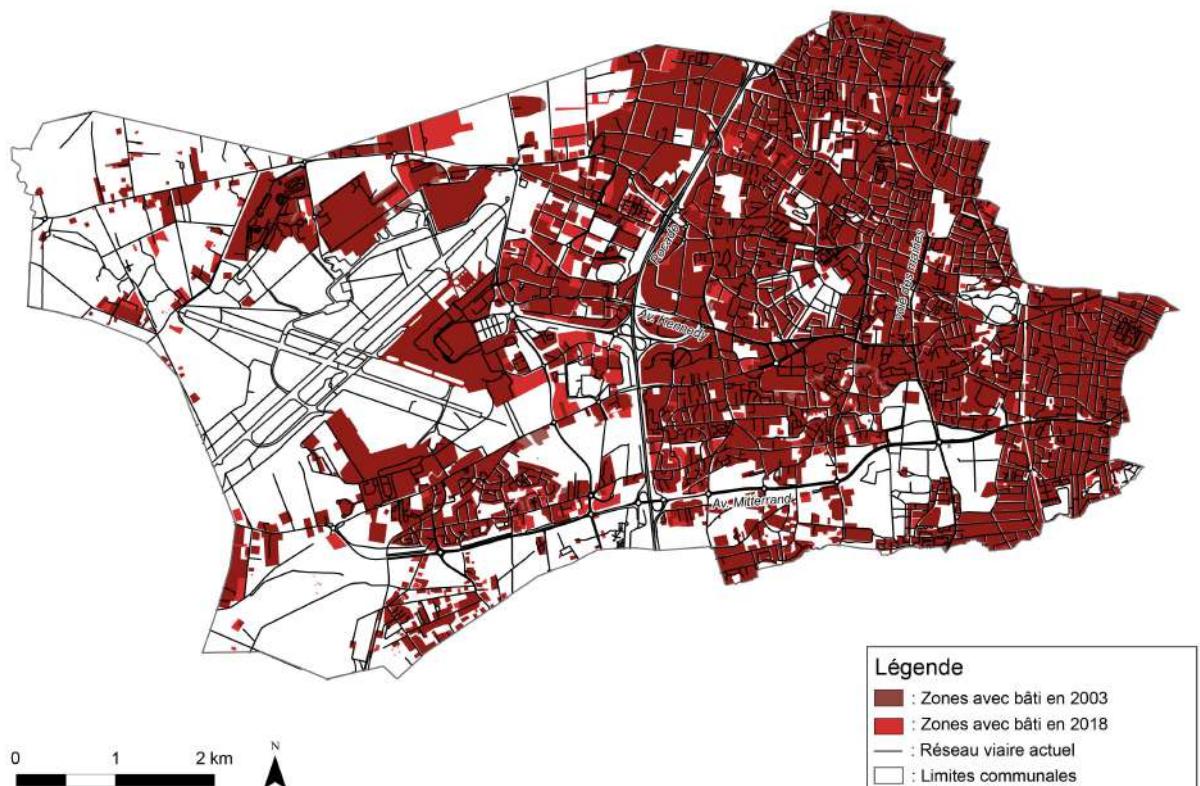


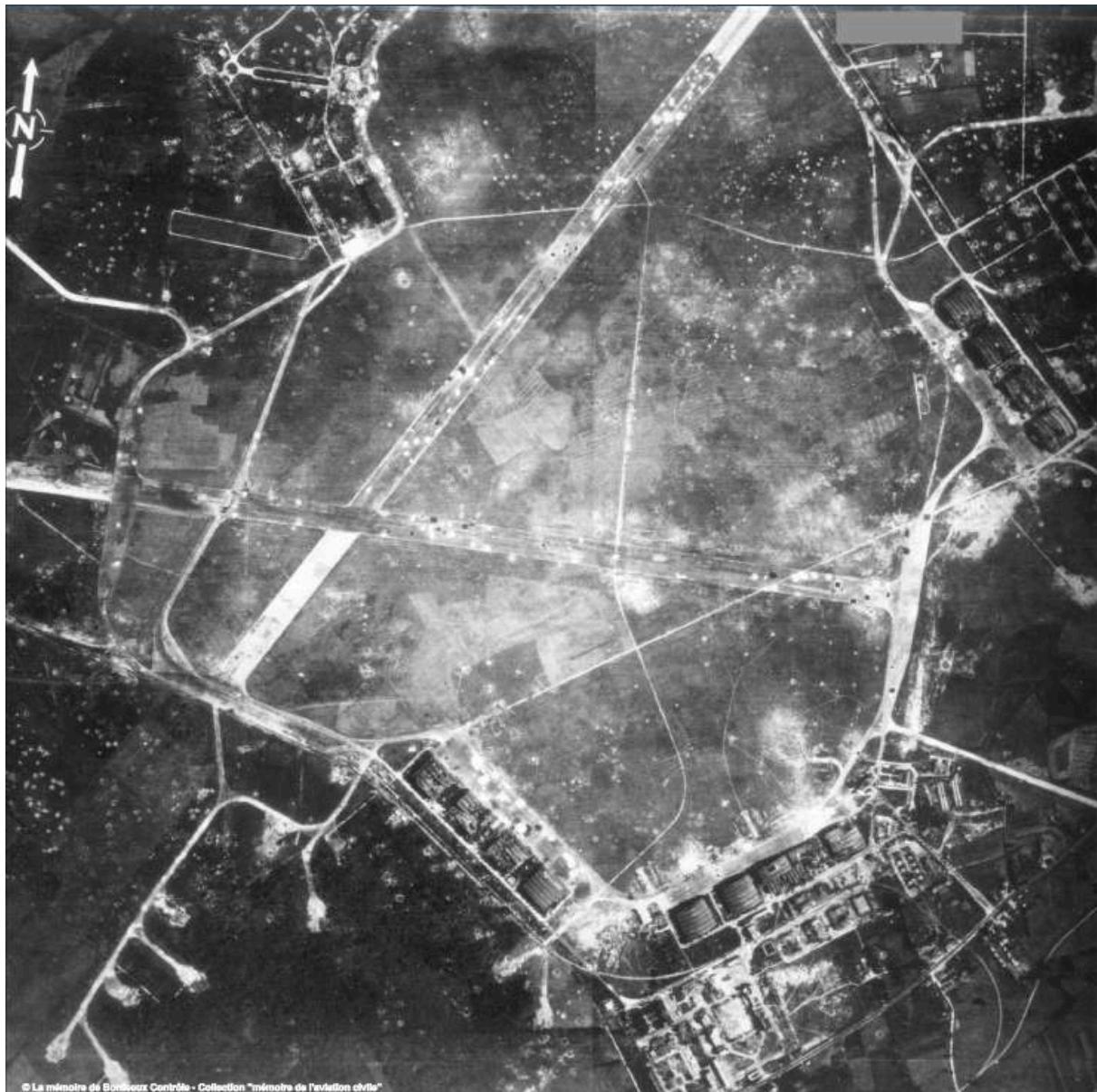
Figure 153 : Progression des zones d'urbanisation en 2018 et aperçu du réseau viaire. Relevé des masses bâties d'après les données IGN BD Ortho HD 2018 et réseau viaire d'après les données SIG "Route" de Bordeaux-Métropole.

Au terme de l'analyse de plus de deux siècles de dynamique de la tache urbaine, un schéma évolutif se dégage dont on ne peut que relever la répétition. Les espaces non construits sont d'abord investis par mitage, avec l'installation de bâtiments isolés ou en petits groupes, qui viennent généralement se placer le long de voies, anciennes ou nouvellement aménagées. Ensuite, ces zones mitées servent d'appui à un développement urbain plus ou moins rapide et étendu. Enfin, une fois que les zones de mitage se sont suffisamment développées, on assiste, dans l'espace interstitiel, à des opérations d'occupation planifiée qui aboutissent à la formation d'îlots délimités par des rues, où les densités du bâti sont particulièrement importantes. A Mérignac, ce phénomène a débuté dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Aussi, la partie orientale de la commune, urbanisée précocement, est aujourd'hui complètement densifiée. Au sud, où la conquête urbaine a été moins rapide, le processus de densification est récent, et certaines zones sont encore en phase de développement du tissu bâti.

### **3.7. La reconstruction de l'aéroport après guerre et l'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc**

A la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'aéroport de Mérignac est un champ de ruines (Figure 154). Les bombardements alliés de l'été 1944 ont détruit une grande partie des installations aéroportuaires et les Allemands ont fait sauter les derniers

bâtiments en état avant de quitter l'agglomération bordelaise le 28 août 1944. La base aérienne de Beutre est totalement inutilisable, les trois groupes de hangars (au Sud-Ouest, au Sud et à l'Est) ont été détruits et l'aérogare inaugurée en 1937 n'existe plus (**Figure 155**).



© La mémoire de Bonneux Centre - Collection "mémoire de l'aviation civile"

Figure 154 : Photographie aérienne de l'aéroport de Mérignac après les bombardements alliés. Les points blancs sont des cratères de bombe. (Source : [http://patrimoine-memoire.aviation-civile.gouv.fr/flb/06-08\\_Merignac-au-temps-des-helices-1910-1960/index.html#/44/](http://patrimoine-memoire.aviation-civile.gouv.fr/flb/06-08_Merignac-au-temps-des-helices-1910-1960/index.html#/44/)).



Figure 155 : La carcasse de l'aérogare conçue par l'architecte Cyprien Alfred-Duprat et inaugurée en 1937 (Source : *Mérignac au temps des hélices. 1910-1960. Histoire d'un port aérien*, LMBC, Bordeaux, 2013, p. 38).

Dès la fin de la guerre, les ruines sont déblayées avec le concours de prisonniers de guerre allemands et une nouvelle aérogare est construite, ainsi qu'une tour de contrôle, des bureaux, un restaurant. Tous les bâtiments sont en bois, seul matériau encore disponible en cette période de pénurie généralisée. L'inauguration a lieu le 3 août 1947. Ces installations provisoires attendront douze avant d'être remplacées.

En 1949, le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne (CSINA), qui réunit des experts civils et militaires, acte le partage de l'aéroport en trois zones : au Nord, une zone industrielle avec les usines Dassault et les bâtiments de la SFERMA (Société française d'entretien et de réparation de matériels aéronautiques, devenue par la suite SOGERMA), desservie par la route existante de Bordeaux à Martignas-sur-Jalle ; à l'Est, une zone commerciale d'aérogares à créer appelée à être desservie par une voie nouvelle à construire (la future avenue John Fitzgerald Kennedy), l'aérogare en bois et ses parkings étant condamnés à disparaître ; au Sud, une zone militaire (Beutre), desservie par la route de Bordeaux à Saint-Jean-d'Illac vers le Cap Ferret. En 1951, l'aérodrome est affecté à titre principal au secrétariat général de l'aviation civile, à titre secondaire à l'armée de l'air et à une direction des constructions aéronautiques qui va ensuite disparaître des textes de référence.

Sur la base de cette planification stratégique, les années 1950 voient s'opérer des changements majeurs. Les deux pistes sont rénovées en 1954 et 1955 et des taxiways, voies de circulation pour les avions, sont construites en dur par les américains parallèlement aux pistes, totalisant 110.000 m<sup>2</sup> de voies (**Figure 156**). Ceci permet aux avions de ne pas s'embourber et de n'utiliser les pistes que pour le décollage et l'atterrissement. La capacité horaire de l'aéroport augmente alors notablement et son trafic aussi, en particulier vers l'Afrique. En 1951, l'aérodrome enregistre 8.000 mouvements d'avions civils et 13.000 d'avions militaires, 35.000 passagers (dont 40% en transit), 640 tonnes de fret et 650 tonnes de trafic postal. Dans le même temps, l'industrie

aéronautique produit et entretient ses matériels à la chaîne. Les surfaces d'ateliers augmentent considérablement. Enfin, l'armée américaine construit une base en bordure des pistes qui compte en 1952, plus de 200 baraquements alignés, des magasins de matériels et de vivre, un hôpital, un théâtre et deux hangars pour avions (**Figure 157**).



Figure 156 : Vue aérienne de l'aéroport de Mérignac en mars 1956. Les pistes d'atterrissements ont été reconstruites et des taxiways sont en cours d'aménagement, parallèlement aux pistes, permettant aux avions de circuler. A l'Est, on distingue nettement l'emprise de la base américaine (Source : IGN 1956\_F1535-1537\_0022).

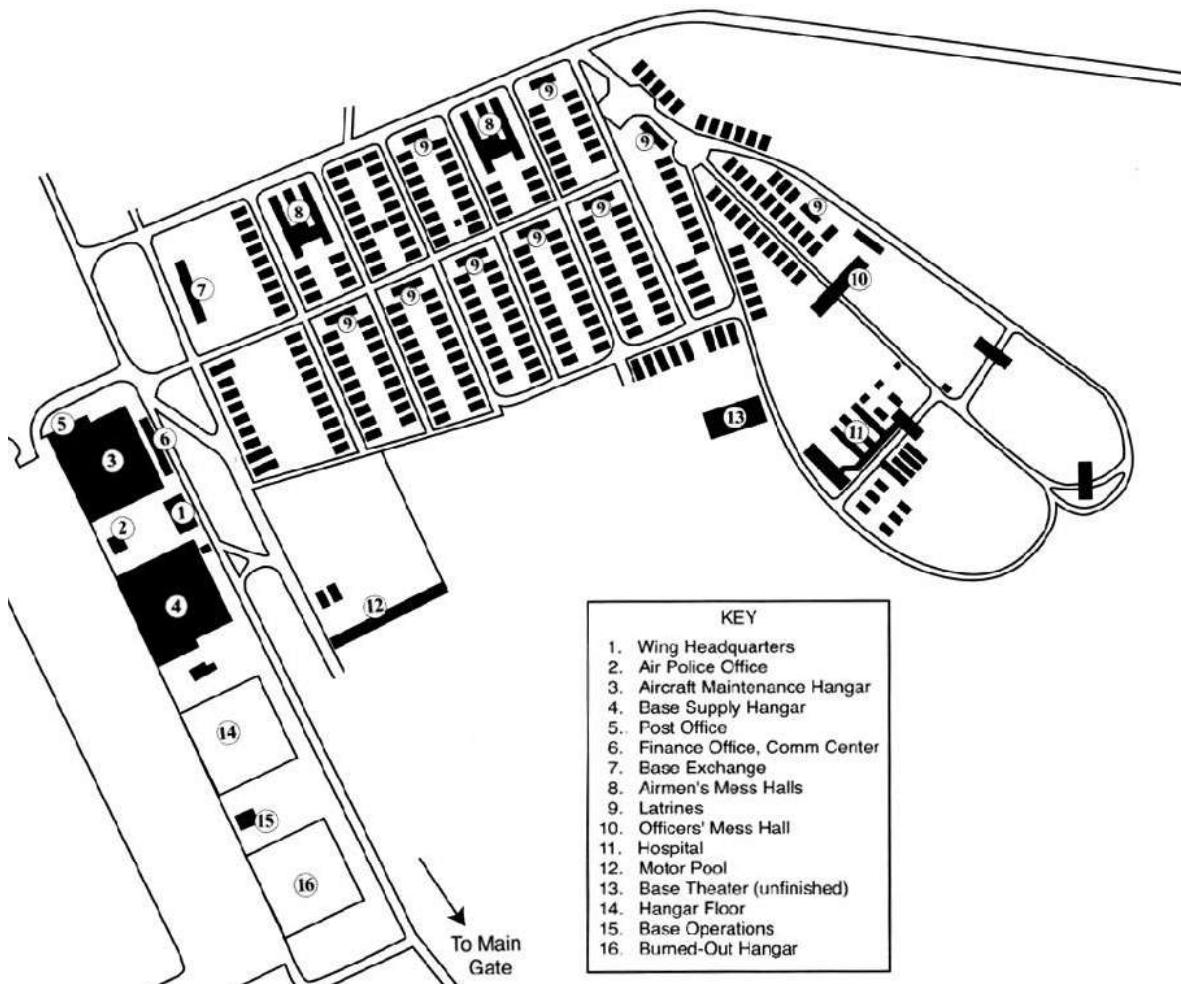


Figure 157 : Plan de la base américaine avec légende des bâtiments.

Le 8 novembre 1959, la nouvelle aérogare est mise en service ; elle remplace celle construite en bois aux lendemains de la guerre. Dessinée par Raymond Mothe, elle intègre un garage pour les véhicules de lutte contre l'incendie, une centrale électrique, la tour de contrôle en angle, l'aérogare proprement dite avec un hall avancé et une gare de fret (**Figure 158**). Depuis, l'aérogare n'a cessé de s'agrandir et de se transformer dans son plan et son architecture avec la construction de deux extensions côté piste (aile Poirier et Péninsule ibérique), d'une aérogare consacrée au fret, d'une deuxième aérogare passagers dédiée au trafic national (terminal B, œuvre de l'architecte Paul Andreu), d'une nouvelle tour de contrôle dessinée par Philippe Starck et d'une aérogare "low cost" (**Figure 159**).

En 2012, environ 8.000 personnes travaillaient dans l'emprise aéroportuaire, répartis selon les trois grands domaines d'activités défini en 1949 par le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne (CSINA) : la construction aéronautique, au Nord, les aérogares et leur périphérie, au centre, la base aérienne 106 au Sud. Cette ventilation devrait se renforcer, tout en évoluant, dans le cadre de l'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc lancée en 2015 par Bordeaux métropole pour conforter un grand quartier économique autour de l'aéroport (**Figure 160**).



Figure 158 : L'aérogare dessinée par Raymond Mothe et mise en service en 1959. A l'arrière plan, les bâtiments des usines Dassault (Source : *Mérignac au temps des hélices. 1910-1960. Histoire d'un port aérien*, LMBC, Bordeaux, 2013, p. 66).

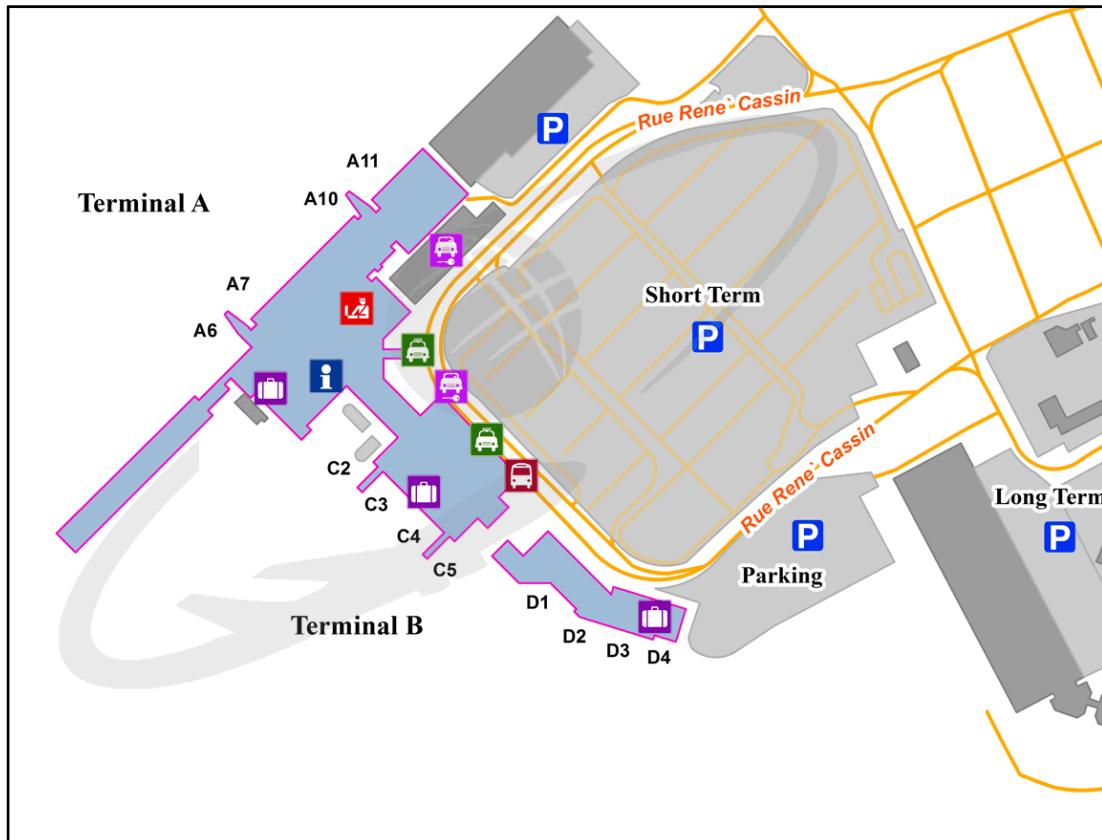


Figure 159 : Plan actuel des bâtiments de l'aérogare (Source : Airport Guide, 2017).

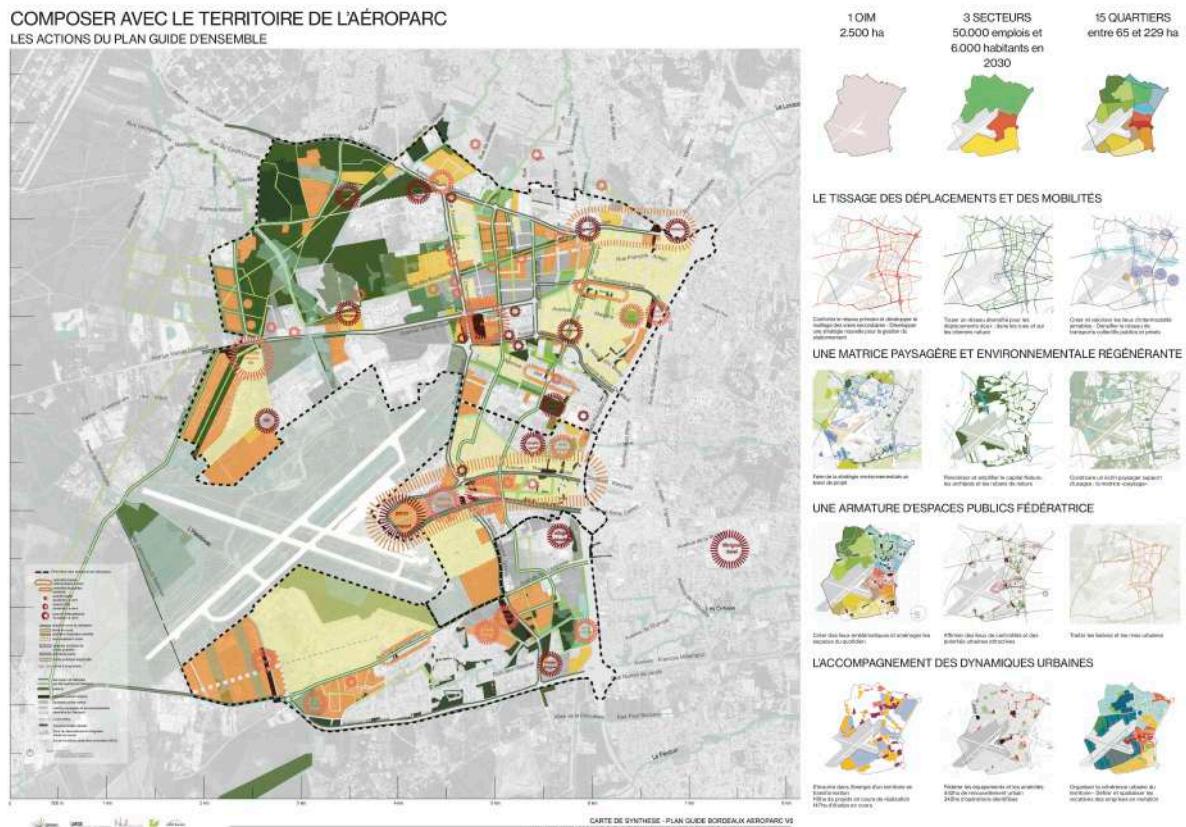


Figure 160 : Plan-guide du projet Bordeaux Aéroparc.

### **3.8. La trajectoire des écosystèmes historiques ; les espaces naturels, boisés, cultivés et les zones en eau de Mérignac, d'hier à aujourd'hui**

#### *3.8.1. Quels environnements naturels à Mérignac ?*

D'un point de vue géologique, Mérignac se situe à l'extrême orientale du plateau sableux des Landes, et, pour la partie orientale de la commune, sur des terrasses alluviales anciennes propices à la viticulture (**Figure 7**, ci-dessus). Une carte — malheureusement incomplète — informe sur les sols recouvrant ces niveaux géologiques (**Figure 161**).

A l'interface entre les niveaux géologiques et la surface sur laquelle nous vivons, les sols sont une composante essentielle des écosystèmes et l'un des chaînons fondamentaux du vivant. Sous nos latitudes, ils abritent en moyenne 1.000 espèces d'invertébrés, plus de 10.000 espèces de champignons et des centaines de milliers de bactéries par mètre carré. Formés par la dégradation d'organismes vivants combinée à l'altération des roches qui constituent les niveaux géologiques, les sols sont une ressource non renouvelable à l'échelle humaine : il faut environ 300 ans pour former un centimètre de sol. Les cultures annuelles, dont le système racinaire mobilise 30 cm d'épaisseur de sol en moyenne, croissent donc sur un substrat dont la formation a nécessité plusieurs millénaires. Les sols sont soumis à des pressions diverses liées à

l'anthropisation des territoires : érosion, artificialisation, pollutions chimiques, organiques et minérales. L'étude archéogéographique permet de mettre en relation les sols avec leurs usages passés, et d'identifier les zones ayant un intérêt particulier, en lien avec des aspects positifs (valeur écologique, par exemple) ou négatifs (sols susceptibles d'être pollués, par exemple).

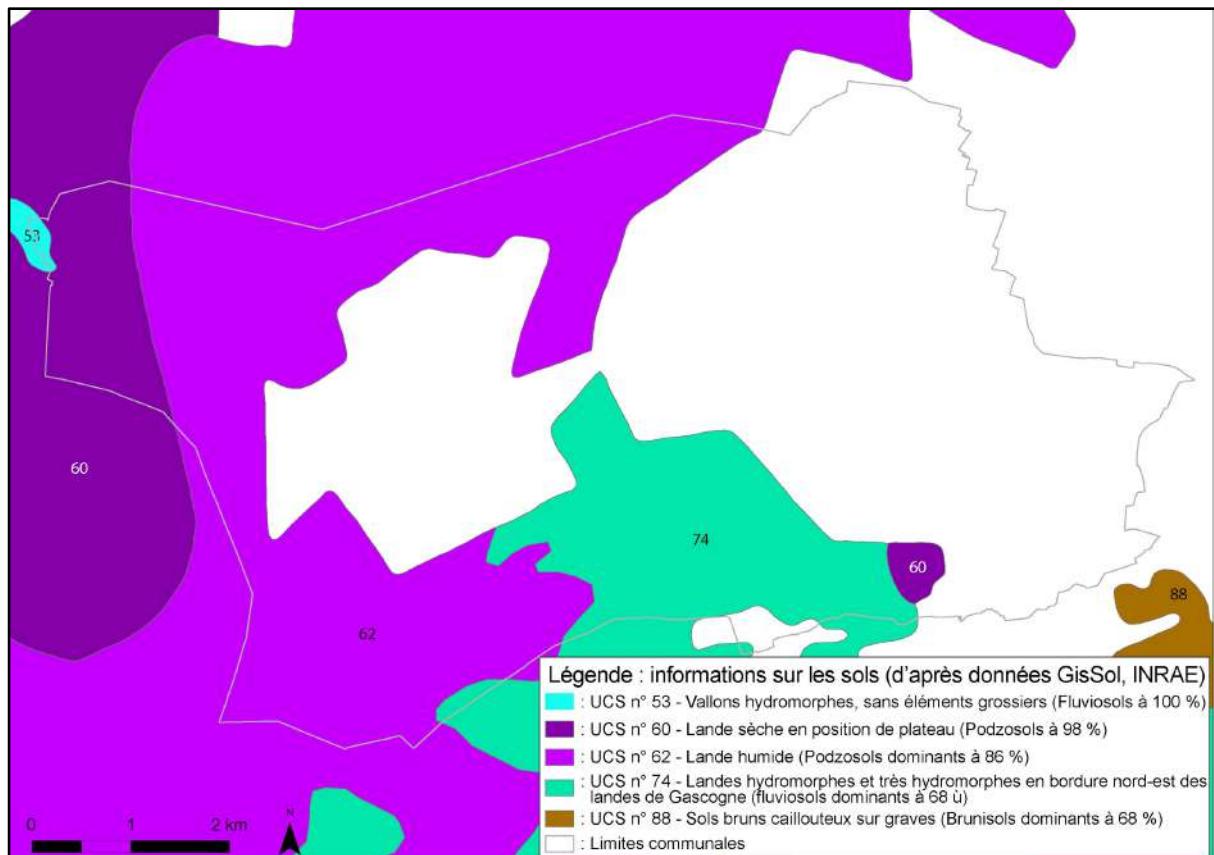


Figure 161 : Unités cartographiques des sols (UCS) identifiées par la base de données GisSol sur le territoire communal de Mérignac (Source : INRAE).

Les niveaux géologiques sableux du plateau landais (partie occidentale de Mérignac) sont recouverts de podzosols (**Figure 161**, Unités cartographiques des sols (UCS) 60 et 62, en violet). Ce sont des sols acides, chimiquement pauvres et qui assimilent mal la matière organique. Les podzosols sont sensibles à la sécheresse, car ils sont très filtrants, et à l'excès d'eau lorsqu'ils sont situés sur une nappe d'eau affleurante (cas fréquent sur le plateau des Landes de Gascogne). Les podzosols peuvent occasionner des pollutions en profondeur assez rapides en cas d'apports polluants anthropiques (cuivre, plomb et cadmium), à cause de propriétés chimiques particulières et intrinsèques à ce type de sol. Les podzosols sont faciles à travailler et se réchauffent facilement, c'est pourquoi ils peuvent présenter un intérêt pour un usage agricole, bien que leur fertilité naturelle soit généralement faible, limitée par leur médiocre capacité à assimiler la matière organique et par leur pauvreté minérale. Ils nécessitent donc généralement une fertilisation pour leur usage agricole. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ou avant, ces sols devaient offrir des rendements agricoles médiocres, les rendant assez peu attractifs pour l'agriculture par rapport à des sols voisins naturellement plus fertiles, indépendamment d'éventuels problèmes liés à l'hydrologie.

(trop ou pas assez d'eau). Ce faible intérêt agricole a eu pour conséquences de préserver, jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle, des espaces étendus de landes, naturels ou semi-naturels, pâturés ou non, parfois spontanément partiellement boisés. Le pin (sylvestre et maritime), l'aulne, le saule et le chêne atlantique (tauzin et pédonculé) sont des espèces identifiées comme indigènes sur le plateau landais. Le pin maritime en peuplement pur extensif apparaît avec le plan de boisement mis en place par Napoléon III à partir de 1857.

En 1810, la partie occidentale de Mérignac est essentiellement composée de landes (**Figure 162**). Les espaces boisés et semi-boisés sont globalement situés plus à l'est, en périphérie de zones habitées. Ils forment une sorte de zone de transition entre les sols dédiés à un usage agropastoral ou viticole, et les zones laissées en landes. Le croisement de la carte d'usage des sols relevé en 1810 avec celle des UCS n° 60 et 62 de la carte pédologique (podzosols) montre bien l'occupation massive de ces sols par des landes (**Figure 163**). Bien que la zone aéroportuaire ne soit pas couverte par la carte pédologique, elle est vraisemblablement établie aussi sur des podzosols.

Aujourd'hui, il subsiste quelques zones de landes héritées de ce paysage passé. Sur Mérignac, elles semblent assez largement intégrées à des zones classées US1 et US3 du PLUI. Ces surfaces de landes héritées, qui n'ont pas été entièrement artificialisées ou converties en pinèdes (auxquelles est souvent associée une sylviculture intensive, avec travail du sol en profondeur), pourraient avoir un vrai intérêt écologique. En effet, les sols actuels de landes qui n'ont pas été perturbés depuis le XIX<sup>e</sup> siècle par des labours ou des pollutions importantes sont susceptibles d'avoir atteint une maturité écosystémique spécifique de sols « anciens ». Or, des études récentes<sup>63</sup> ont établi que, même en milieu urbain, des sols boisés ou couverts d'une végétation herbacée permanente installée depuis longtemps (dans les études citées, des prairies de parcs urbains en place depuis plus de cinquante ans et des zones boisées depuis plus d'un siècle), présentent des propriétés écologiques intéressantes, notamment par rapport aux écosystèmes de leurs sols et/ou par rapport à leur flore herbacée : meilleure résilience écosystémique, plus grande variété d'espèces représentées, et plus d'espèces rares.

---

<sup>63</sup> Dyderski (M.), Tyborski (J.), Jagodzinski (A.), « The utility of ancient forest indicator species in urban environments : A case study from Poznan, Poland », *Urban Forestry & Urban Greening*, 2017, 27, p. 76-83 ; Hui (N.), Liu (X.), Kotze (D.-J.), Jumpponen (A.), Francini (G.), Setälä (H.), « Ectomycorrhizal fungal communities in urban parks are similar to those in natural forests but shaped by vegetation and park age », *Applied and Environmental Microbiology*, 2017, 83-23, e01797-17.

Les zones en blanc correspondent aux vignes ou aux espaces agropastoraux dont l'exploitation fait appel aux labours, en 1810.

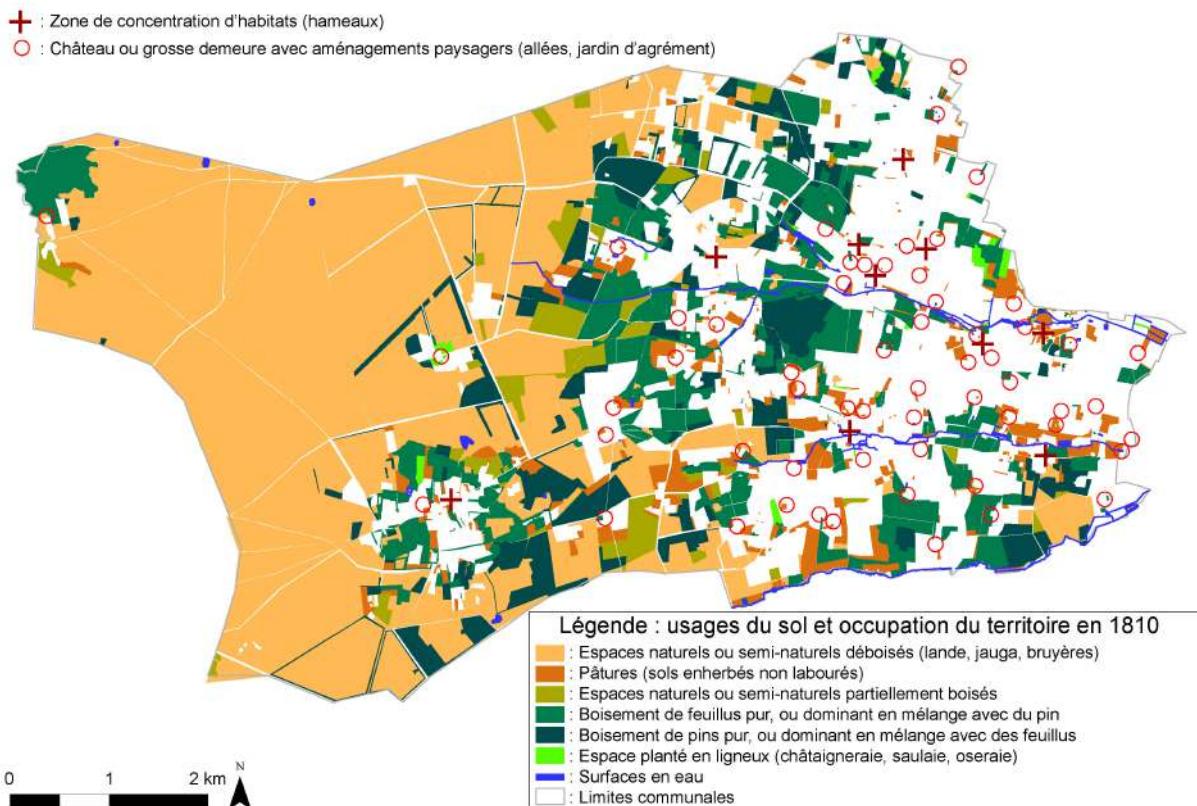


Figure 162 : Espaces naturels, semi-naturels et boisés, d'après le cadastre de 1810.

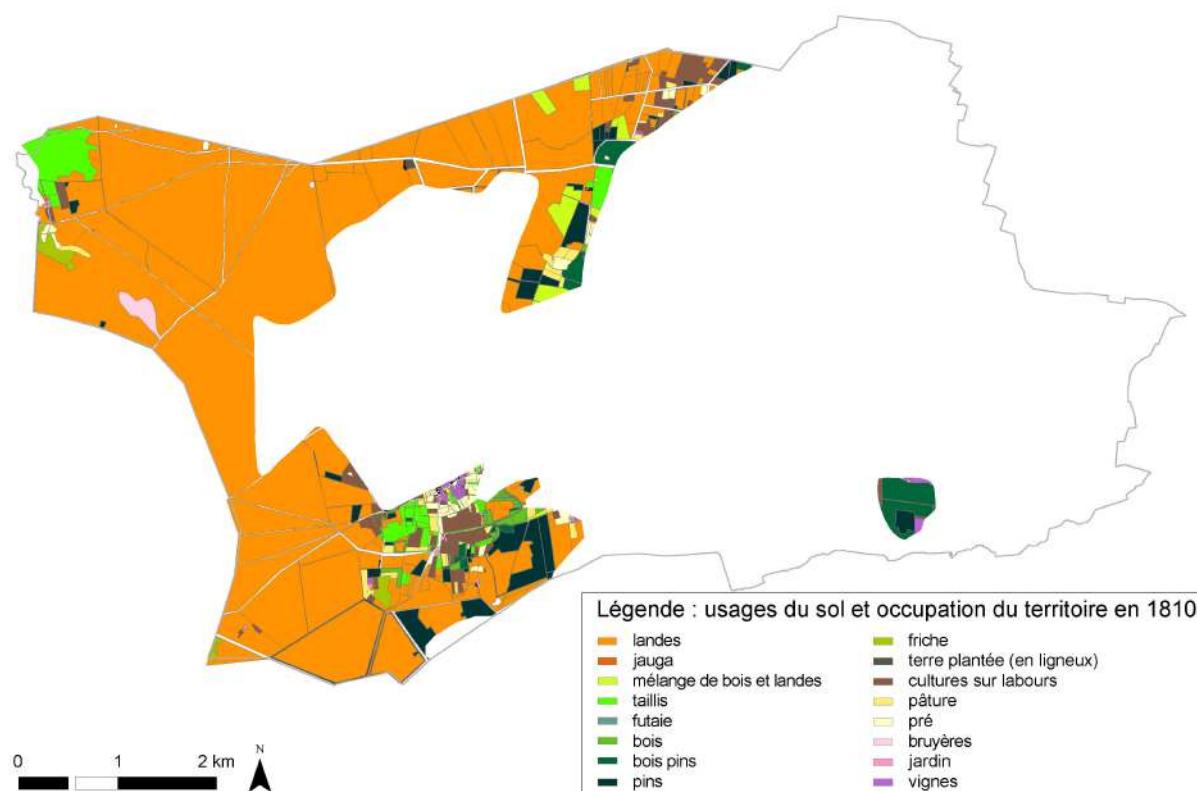


Figure 163 : Aperçu de l'usage des podzosols (UCS 60 et 62) au début du XIX<sup>e</sup> s.

De ce point de vue, les sols de la zone aéroportuaire, par exemple, bien que situés dans un périmètre soumis depuis plusieurs décennies à une forte pression anthropique, pourraient présenter un intérêt écologique particulier. Les sols enherbés autour des pistes semblent en effet, d'après les sources cartographiques et photographiques historiques consultées pour cette étude, avoir conservé leur statut de landes au fil des années, et n'avoir fait l'objet d'aucun travail du sol, hors des surfaces qui ont été artificialisées pour les besoins de l'aéroport. L'existence préalable d'une vaste lande au début du XX<sup>e</sup> siècle a d'ailleurs probablement favorisé l'installation du premier aérodrome : cet espace plat, déboisé et étendu était attractif car il permettait le décollage et l'atterrissement des avions sans engager de gros travaux préalables.

Une petite partie au centre-sud de Mérignac est documentée d'un point de vue pédologique, entre Beutre, Pelus et le Pas de l'Âne (**Figure 161**, UCS n° 74, en vert). Il s'agit de sols sur alluvions (matériaux en suspension déplacés dans un flux d'eau et déposés), non calcaires, sableux à sablo-argileux, généralement profonds et hydromorphes et plus ou moins chargés en dépôts caillouteux. Les sols de l'UCS n° 74 peuvent se rapporter à trois types de sols : des fluvisols, des réodoxisols et des brunisols réodoxiques. Les fluvisols sont situés dans le lit actuel ou ancien de rivières et sont généralement inondables en période de crues. Ils sont constitués de matériaux fins (limons, sables) avec une proportion variable d'éléments grossiers (cailloux, blocs). Les réodoxisols sont des sols typiques de terrains soumis à des excès d'eau, par exemple ennoyés par des nappes d'eau temporaires. Les brunisols sont de bons sols agricoles. Lorsqu'ils sont réodoxiques, ils sont soumis à des engorgements d'eau temporaires mais récurrents.

Vers 1810, les zones se rapportant à ces types de sol, et documentés par la carte pédologique actuelle, sont caractérisées par la diversité des usages dont ils ont fait l'objet (**Figure 164**). Ceci indique probablement une mise en valeur assez opportuniste de l'espace agraire au début du XIX<sup>e</sup> siècle, qui a misé sur une diversité des usages permettant probablement de tirer le meilleur profit possible de l'environnement disponible.

### 3.8.2. Que sont devenus les espaces agro-pastoraux ?

L'état actuel de la carte pédologique ne permet pas d'avoir plus d'informations sur les types de sols associés aux zones autrefois dédiées à un usage agro-pastoral (**Figure 165**). Il y a probablement une proportion plus importante de brunisols, plus attractifs pour un usage agricole, à l'Est de la commune, avec une exposition peut-être moindre à l'ennoiement régulier, car les flux d'eau se concentrent dans les cours d'eau qui traversent la partie orientale de la commune. Les hameaux et les chartreuses se sont installées là, entourées de sols cultivés et plantés en vignes.

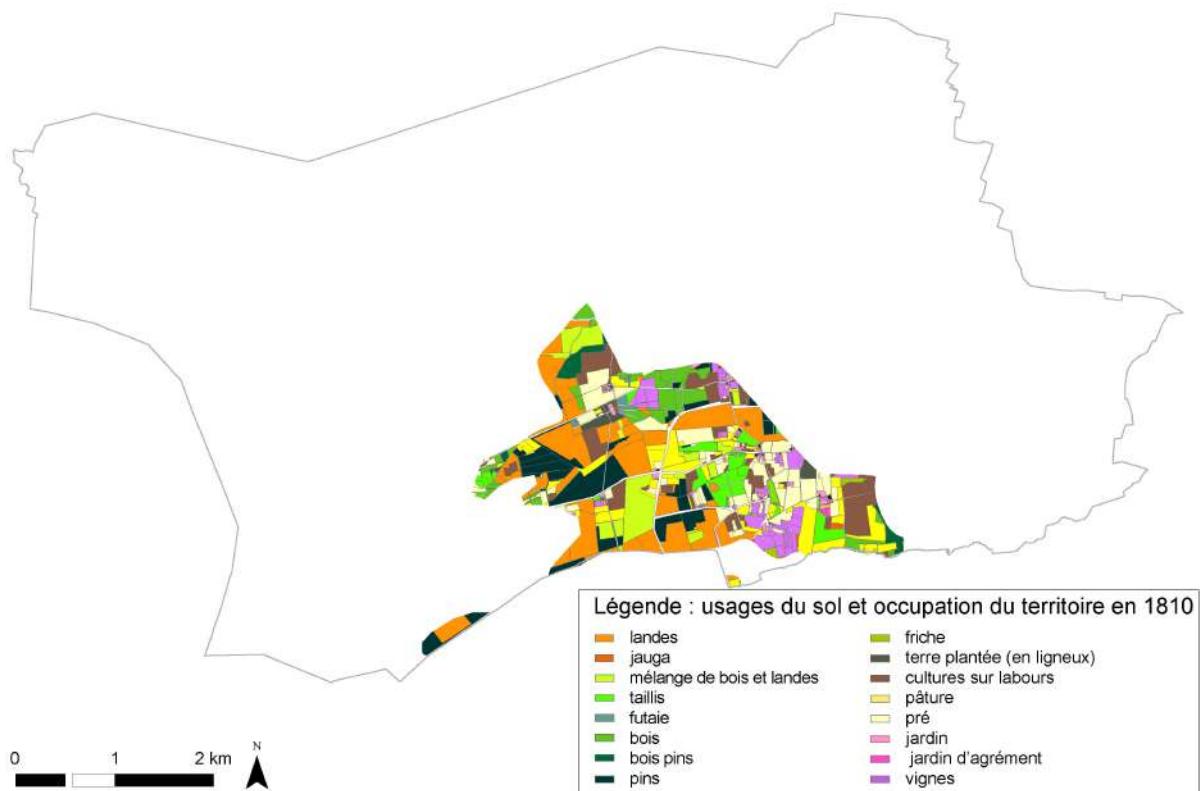


Figure 164 : Aperçu de l'usage des sols de l'UCS n° 74 au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Les zones laissées en blanc correspondent à des espaces naturels, semi-naturels ou boisés en 1810.  
Les noms des cours d'eau sont ceux attribués par les cadastres anciens de Mérignac (1810) et de Bordeaux (1820).

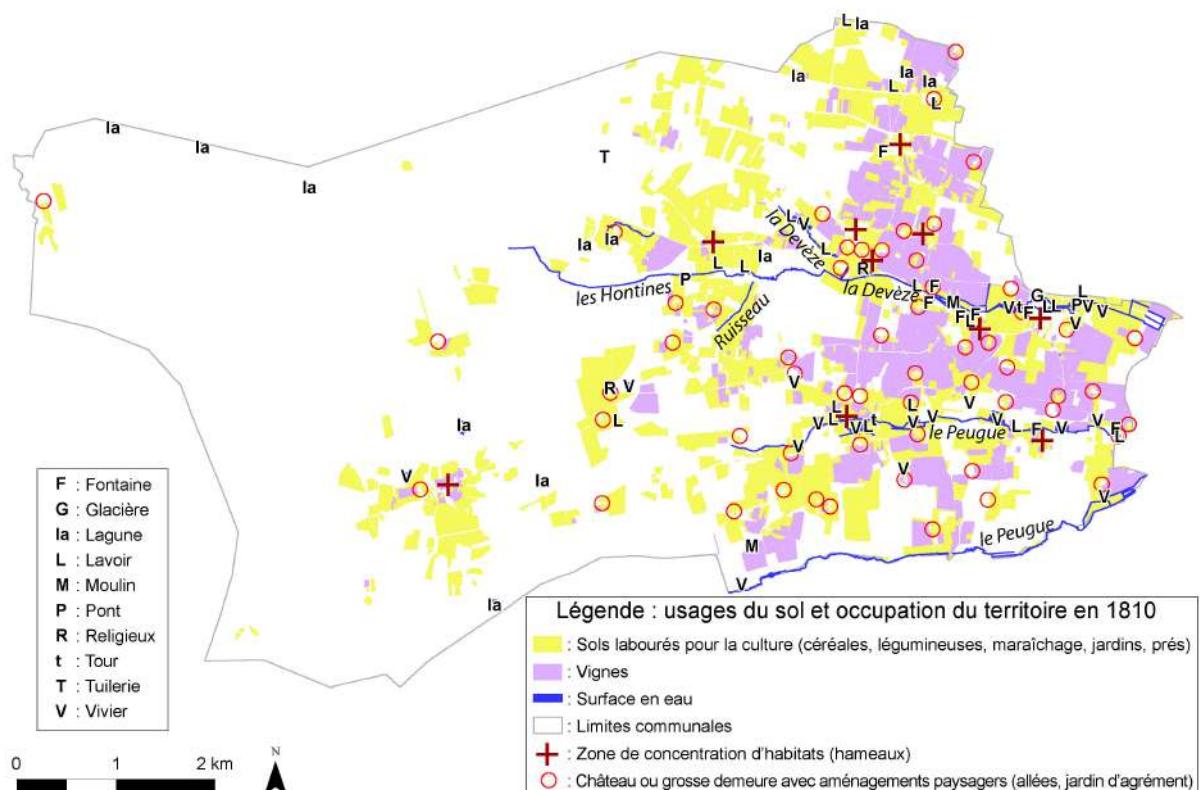


Figure 165 : Localisation des sols cultivés et des zones viticoles, établie d'après le plan du cadastre napoléonien de 1810.

Aujourd’hui, ces zones autrefois agro-pastorales et viticoles ont été très largement recouvertes par la tache urbaine (**Figure 166**). Quelques parcelles à usage agricole ou viticole subsistent dans la partie Sud de la commune. Toutefois, les surfaces dédiées à cet usage sont aujourd’hui marginales, comparativement à la surface communale et aux taux de surfaces encore à usage agro-pastoral ou viticole en 1922 (**Figure 167**). Les anciennes exploitations viticoles (en mauve sur les **figures 165 et 166**) ont principalement cédé la place à des zones d’habitat dès la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Les surfaces autrefois cultivées ou exploitées en prés (en jaune sur ces mêmes figures), ont été partiellement remplacées par des zones d’habitat, surtout à partir des années 1950. Elles sont aussi assez largement occupées aujourd’hui par des zones d’activités artisanales, industrielles ou commerciales, en particulier le long de la rocade. Ces zones, qui intègrent parfois aujourd’hui des surfaces végétalisées ornementales assez importantes, ne pourraient-elles pas présenter un intérêt pour d’éventuels projets futurs d’agriculture urbaine, mouvement urbain en fort développement actuellement, aussi bien en France que dans d’autres pays<sup>64</sup> ?

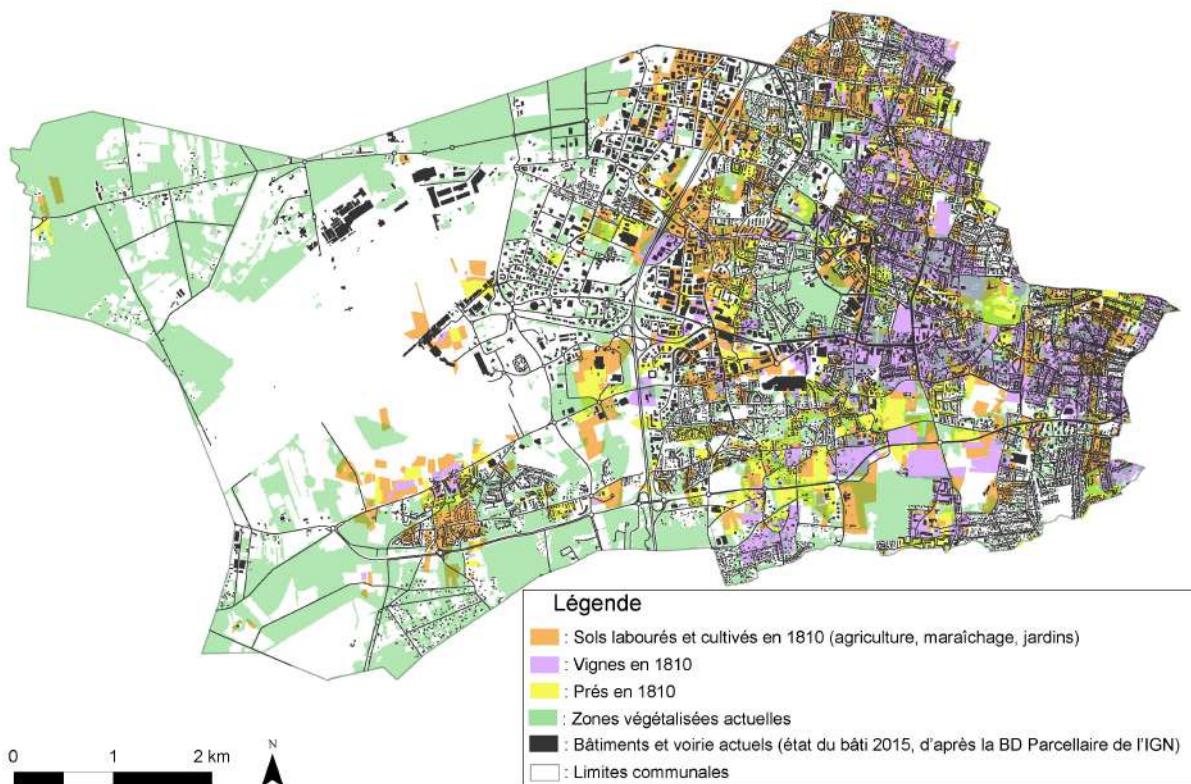


Figure 166 : Zones cultivées en 1810, zones bâties et voirie actuelles, zones végétalisées actuelles.

<sup>64</sup> Voir à ce sujet, par exemple, Rosenstiehl A. & SOA, *Capital agricole. Chantiers pour une ville cultivée*. Pavillon de l’Arsenal, 2018, 480 p.

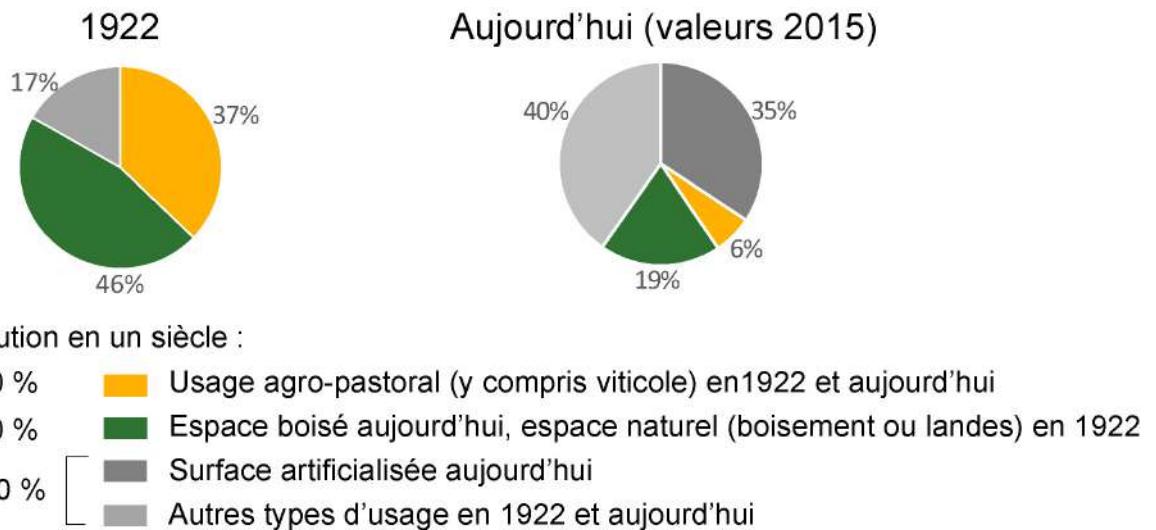


Figure 167 : Variation des taux d'usage des sols agro-pastoraux et viticoles à Mérignac entre 1922 et aujourd'hui.

### 3.8.3. Que sont devenus les cours d'eau ?

L'urbanisation rapide et étendue de la commune, à partir des années 1950, a entraîné des modifications importantes de l'hydrographie à Mérignac. D'une manière générale, l'imperméabilisation des sols génère des ruissellements plus importants et plus rapides que sur les sols végétalisés. Ainsi que le soulignent les géographes Claude Chaline et Jocelyne Dubois-Maury « *l'urbanisation démultiplie les dangers des eaux* »<sup>65</sup>. A partir des années 1960, les inondations se multiplient à Mérignac et causent toujours plus de dégâts aux lotissements et résidences nouvellement construites. Ces inondations peuvent avoir des causes multiples : augmentation des ruissellements, liés à l'artificialisation des sols, et augmentations passagères de la pluviométrie annuelle. L'exposition à l'inondation peut aussi survenir lorsque de nouvelles zones d'habitat s'installent dans des espaces autrefois laissés libres de constructions où les cours d'eau sortaient de leur lit de façon temporaire mais récurrente et inondaient des sols exploités en prés et pâtures.

Dans une lettre du 18 août 1978, relayée par le journal Sud-Ouest du 6 novembre 1978, le Comité de défense du quartier Beauregard énumère les inondations que le quartier a subi, tant à cause des orages d'été que des pluies d'hiver :

« Le 23 juillet 1971, 80 centimètres d'eau dans le quartier ; 23 septembre 1971, inondation majeure ; 12 février 1972, eau partout ; 2 avril 1974, inondation importante ; 4 juillet 1976, inondation importante ; 16 et 17 juillet 1976, inondation moyenne », Source : *Sud-Ouest*, 06 novembre 1978.

Le long de la rivière des Ontines, les habitants des lotissements des Eyquems et des Ergots sont eux aussi régulièrement inondés. Situés en aval de Carrefour, ils se plaignent des effets de la construction de l'hypermarché sur l'écoulement des flux hydriques :

<sup>65</sup> CHALINE (C.) et DUBOIS-MAURY (J.), *La ville et ses dangers*, Paris, éditions Masson, Pratiques de la géographie, 247 p.

« L'imperméabilisation de plusieurs hectares de terrain, suite à la construction de cet ensemble commercial, a augmenté assez considérablement le débit du ruisseau, provoquant ainsi des débordements de plus en plus fréquents (...) », Source : Lettre des habitants des lotissements des Eyquems et Ergots au maire, 1969.

Par ailleurs, les risques d'inondations sont aggravés par le mauvais entretien des rives et du lit mineur des cours d'eau. Considérés comme des égouts à ciel ouvert, il s'y déverse toutes sortes « *d'immondices qui perturbent l'écoulement des eaux et favorisent les inondations* »<sup>66</sup>. De nombreux témoignages montrent l'encombrement et la pollution des cours d'eau et ainsi leurs insalubrités :

« *Je me permets de vous signaler qu'ayant procédé au nettoyage du ruisseau les Ontines le long de la prairie qui entoure la Tour Veyrines, j'ai constaté (...) que l'eau de ce ruisseau reçoit les eaux usées de la laiterie en amont, affreusement polluées, et dégage une odeur pestilentielle* » (Source : Lettre du propriétaire du domaine viticole Tour d'Eyquems au maire de Mérignac, 1968).

« *A la suite de diverses démarches faites auprès de vos services en mai 1971, vous avez fait procéder l'an dernier à l'enlèvement de carcasses de voitures qui se trouvaient dans le ruisseau les Ontines à la hauteur et en aval de la Cité du Pradas à Chemin Long. Ce gros matériel enlevés, il reste néanmoins un sérieux nettoyage à effectuer à ce ruisseau dont le mauvais écoulement et les ordures engorgent nos fossés et provoquent le foisonnement des moustiques et rats* » (Source : Correspondance entre la municipalité et la CUB, juin 1971).

“*Afin de déterminer les causes des inondations de la Devèze à la suite des précipitations exceptionnelles qui se sont abattues sur l'agglomération Bordelaise les 23 et 27 juillet 1971 (...), la première observation qui s'impose est le manque total d'entretien du lit du ruisseau qui se trouve encombré de détritus de toutes sortes. Or cet entretien, ainsi que celui des berges, incombe aux propriétaires riverains. Malheureusement la plupart d'entre eux, non seulement négligent leurs obligations mais encore ont tendance à considérer le cours d'eau comme une décharge d'ordures*” (Source : Correspondance entre la municipalité et la CUB, Septembre 1971).

« *[Le cours d'eau] charrie tous les immondices des riverains non encore branchés sur le réseau tout à l'égout, de la rue Lavois et Seguinéau. Outre les insectes volants et rampants ; les rats et autres nuisibles, il se dégage des odeurs que nulle personne, à l'orée du troisième millénaire saurait tolérer* » (Source : Lettre au maire datée d'octobre 1992 d'un riverain du Bijou, affluent de la Devèze).

Pour lutter contre les effets conjugués de l'imperméabilisation des sols, du non entretien et de l'insalubrité des ruisseaux, la municipalité engage des actions de curage des cours d'eau afin de faciliter l'écoulement des flux. En 1964, « *la commune et le Département de la Gironde demandent aux propriétaires riverains de mener à bien les opérations de curage du cours de la Devèze. [Ceux-là] devront être terminé avant 15 aout 1964* »<sup>67</sup>. Deux ans plus tôt, une demande identique avait été faite aux riverains des Ontines. Même s'ils paraissent utiles, ces curages ne sont pas à la mesure du

<sup>66</sup> AM Mérignac, 5W3

<sup>67</sup> AM Mérignac - 52 w 3.

problème, notamment lors d'événements exceptionnels comme les gros orages d'été ou les longues périodes de pluies hivernales. Aussi, la municipalité engage, avec l'aide du Syndicat intercommunal d'Assainissement de l'agglomération bordelaise (SIASAB), la canalisation de certains tronçons de cours d'eau. Sur les Ontines, le tronçon compris entre le domaine de Chêne vert et la propriété Peychotte, à proximité de la fontaine d'Arlac, est canalisé sur 1 300 mètres, entre 1966 et 1967. La canalisation et le busage des rivières sont également menés à l'occasion de la construction des résidences, grands ensembles et lotissements. C'est le cas, lors de la construction de la résidence du Club sur le domaine du Parc, où la Devèze est canalisée sur 1 200 mètres (**Figures 168 et 169**).



Figures 168 : Canalisation de la Devèze, domaine du Parc, actuelle résidence du Club  
(Source : AM Mérignac -s.d. - Studio BOISNIER - Photographie, tirage nb - 10,40 X  
14,80).



Figures 169 : Canalisation de la Devèze, domaine du Parc, actuelle résidence du Club  
 (Source : AM Mérignac -s.d. - Studio BOISNIER - Photographie, tirage nb - 10,40 X 14,80).

L'année 1968 constitue un tournant en matière de lutte contre les inondations et de résorption des problèmes sanitaires associés à la gestion des cours d'eau. Jusqu'alors, il s'agissait d'une compétence communale partagée avec le Syndicat intercommunal d'Assainissement de l'agglomération bordelaise (SIASAB). A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1968, la compétence sur l'assainissement et la gestion des cours d'eau revient à la Communauté d'agglomération de Bordeaux (CUB). Celle-ci crée, à cet effet, le "Service de l'Assainissement". La nouvelle intercommunalité engage alors une expertise ainsi que des moyens financiers, techniques et humains, que la commune seule n'aurait pas pu assurer. Elle privilégie, également, une politique globale par bassin versant (**Figure 170**). À la fin des années 1970, émerge alors un plan de lutte contre les inondations et de mise en conformité sanitaire<sup>68</sup> qui deviendra véritablement opérationnel et systématique dans les années 1980. Les actions entreprises peuvent être déclinées de la manière suivante :

- L'isolement et la canalisation des cours d'eau dont les flux sont désormais dirigés et maîtrisés. L'ingénierie consiste à calibrer les types de canalisation ;
- L'équipement du bassin versant, avec la construction de grands bassins d'étalement qui permettent d'écrêter les crues ;

<sup>68</sup> AM Mérignac - 52 w 3. Ce plan s'intitule "Voie artérielle ouest".

— La mise en place d'un grand collecteur sous la rocade qui renvoie les eaux des bassins amont des rivières Devèze, Renard, Ontines et Limancet vers la Jalle de Blanquefort ;

— Le branchement systématique des habitations au réseau d'eaux usées et la séparation, donc, des réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées ;

— L'automatisation de la gestion de l'eau qui est gérée dorénavant à distance. A l'instar des flux routiers et automobiles, automatiquement régis par un dispositif de feux de circulation, la gestion des cours d'eau devient, elle aussi, automatisée. Depuis mars 1991, un centre de télécontrôle RAMSES, contrôlé par la Lyonnaise des Eaux, supervise les équipements et les stations du réseau.



Figure 170 : Aménagement et canalisation du bassin versant des Ontines dans les années 1990 (Source : AM Mérignac - CUB - 983w83).

Dans les années 1980-1990, Mérignac et la CUB ont ainsi développé un dispositif complexe pour maîtriser un certain niveau de risque d'inondation. Dans le même temps, les politiques de lutte contre les crues ont largement contribué à transformer l'insertion des rivières dans le territoire. A l'exemple de la rivière des Ontines (**Figure 171**), cette mise à distance a rendu les cours d'eau invisibles dans le paysage.

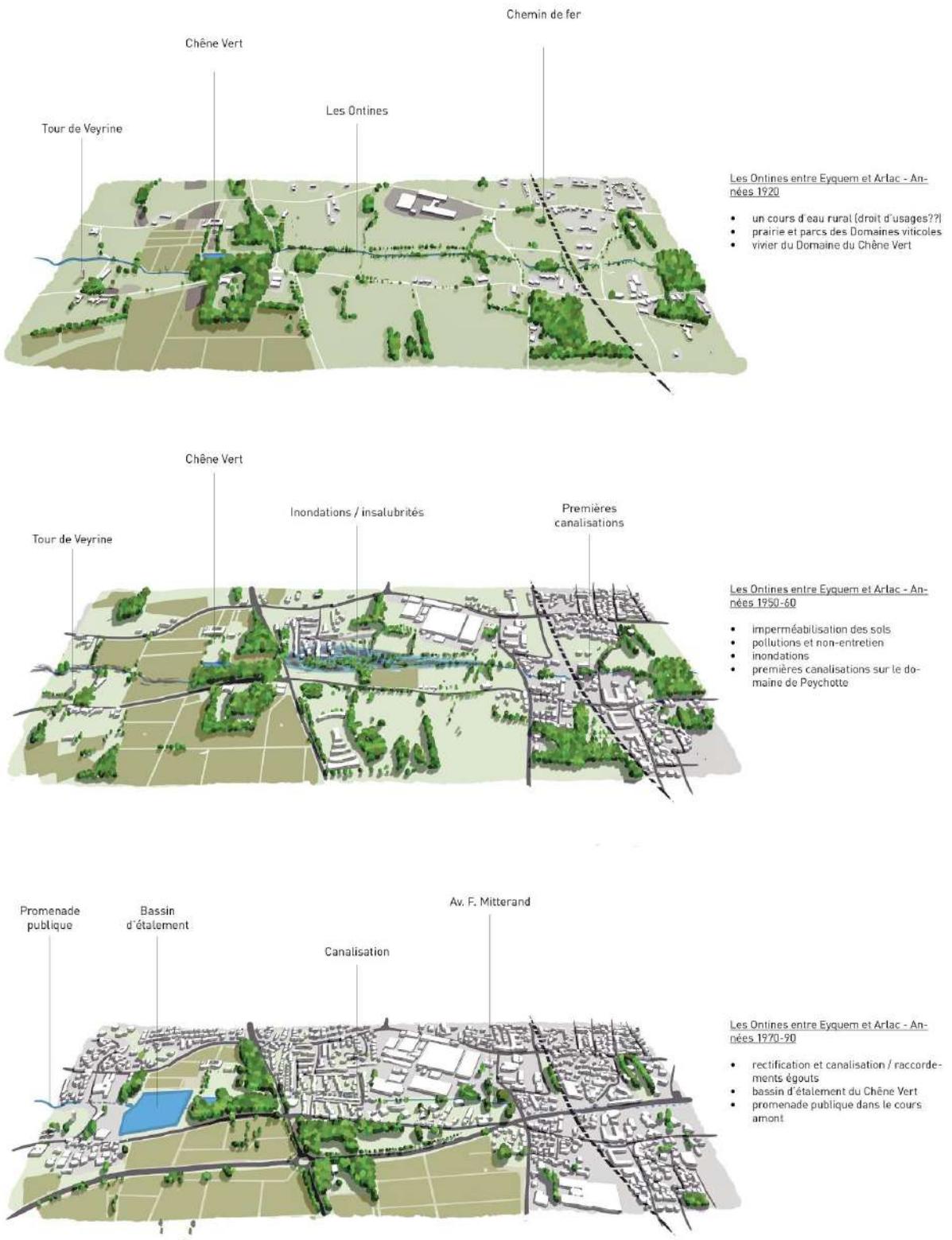


Figure 171 : Bloc diagramme illustrant l'évolution du cours des Ontines entre les Eyquems et Arlac, de 1920 et 1990.

Pourtant, à partir des années 1990, la perception et les actions concernant l'eau en ville commencent à changer. A observer l'émergence de nouvelles fonctions matérielles et immatérielles attribuées aux cours d'eau, on peut incontestablement

parler d'un « tournant symbolique et patrimonial » qui confère aux rivières une valeur culturelle et identitaire inédite. Le cours d'eau est perçu, tour à tour, comme un vecteur potentiel de biodiversité, un flux de nature au sein des espaces urbains et ruraux, une réserve de sens et d'aménités et un foyer de ressourcement au cœur des territoires urbains. On assiste ainsi au retour d'une « aquosité urbaine »<sup>69</sup> qui s'accompagne de nouvelles manières de penser l'aménagement de ces espaces, comme l'illustre le projet paysager réalisé en 1996 par la CUB sur le ruisseau des Ontines (**Figure 172**), ou encore celui réalisé sur le bassin de Bourran ou la coulée verte du Peugue (**Figures 173 et 174**). Ce changement de paradigme s'explique tant d'un point de vue technique (la canalisation provoque une accélération des débits, ce qui est préjudiciable à l'échelle des bassins versants), que financier (le coût de l'artificialisation est bien supérieur au fonctionnement naturel des rivières). Écologiquement, l'accueil du vivant en ville est source de valeurs.



Figure 172 : Aménagement paysager du ruisseau les Ontines (Source : AM Mérignac - 590W12, CUB Direction technique de l'assainissement et de l'environnement, 1996).

<sup>69</sup> Guillerme André (dir.), *Aquosité urbaine : la Seine et ses affluents en Ile-de-France, pour de nouveaux paysages*, Rapport de recherche, avril 1991, 145 p.



Figures 173 et 174 : Aménagement paysager du ruisseau des Ontines, à proximité de la tour de Veyrines. A gauche, cliché de novembre 1996 (Source : AM Mérignac, 1 Num 21/54), à droite, cliché de mai 2010 (Source : AM Mérignac, 1 Num 21/57).

### 3.8.4. Que sont devenus les boisements d'autrefois ?

#### Forêts d'hier et d'aujourd'hui

Les forêts actuelles sont des espaces multifonctionnels offrant des services écologiques, économiques et sociaux. En milieu urbain ou périurbain, elles sont surtout perçues comme des espaces dédiés à la protection de la nature et aux loisirs. Les forêts à vocation économique, qui fournissent bois d'œuvre et bois-énergie, sont généralement éloignées des zones de concentration de population.

La diversité fonctionnelle des forêts était plus large autrefois qu'aujourd'hui, et jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, elles occupaient une place de premier plan dans la vie urbaine et rurale. Le bois était alors la première source d'énergie mondiale et une ressource indissociable des activités industrielles, pré-industrielles, artisanales et domestiques. C'est à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle en Angleterre, et seulement du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle en France, que le charbon minier a supplanté le bois, devenant la principale ressource énergétique mondiale à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Auparavant, le bois était en premier lieu extrait des forêts pour sa combustion, sous forme de bois à brûler, ou transformé en charbon. Les forêts françaises étaient majoritairement élevées en taillis ou taillis sous futaie, formes de peuplement forestier devenues rares aujourd'hui, faute d'intérêt sylvicole ou économique. Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, les énormes besoins en bois-énergie expliquent en partie la fréquence, l'étendue et la proximité des bois et forêts autour des villes et villages.

C'est le cas à Mérignac, où les surfaces forestières sont relativement proches des zones d'habitat en 1810. Les formes forestières relevées à partir du cadastre napoléonien sont variées, autant du point de vue des essences que des formes de boisement (**Figure 175**).

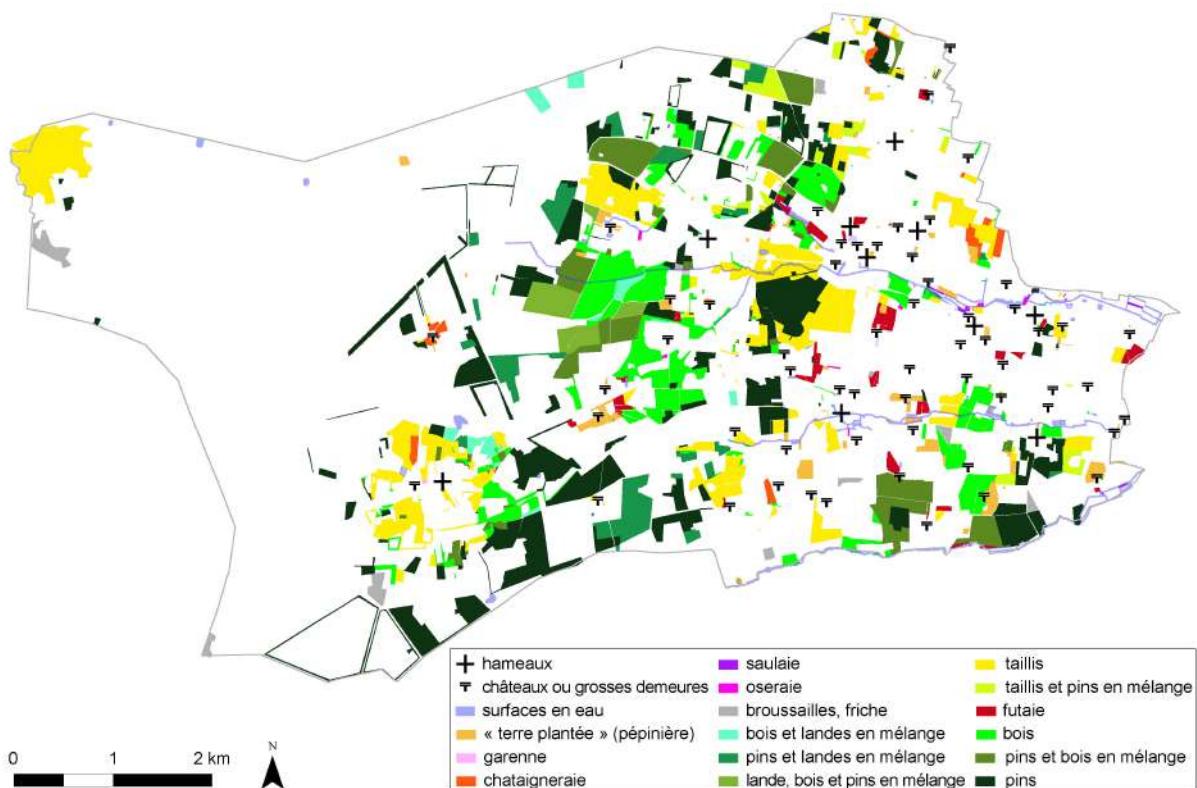


Figure 175 : Les formes du boisement en 1810, d'après le cadastre napoléonien.

On recense ainsi en 1810 des forêts de pins en peuplement pur (en vert foncé), des forêts mixtes de pins et feuillus, des zones appelées « bois » sur les états de section du cadastre qui correspondent certainement à des peuplements plus ou moins spontanés mélangeant des espèces diverses, probablement surtout feuillues. D'autres parcelles qui mélangent feuillus, pins et surfaces en landes sont vraisemblablement aussi des peuplements spontanés formant des forêts ouvertes. On relève de nombreuses zones de taillis purs ou en mélange avec des pins (en jaune), quelques futaies de tailles modestes (en rouge), essentiellement dans la partie Est de la commune, vers des chartreuses auxquelles elles se rattachent probablement. Quelques zones sont des boisements plantés spécialisés : des châtaigneraies (en orange foncé), des saulaies et oseraies de petites superficies (en violet et rose magenta). Quelques petites garennes (en rose clair) devaient être des zones réservées aux loisirs de chasses privées. Enfin, on relève un nombre relativement important de parcelles mentionnées en « terres plantées » sur le cadastre de 1810 (en orange clair) qui semblent être le plus souvent des pépinières. La mention de “terres plantées”, en général, peut aussi se rapporter à des parcelles nouvellement plantées en vignes, mais à Mérignac, ce terme semble plutôt désigner d’autres ligneux. En effet, les parcelles mentionnées en “terres plantées” à Mérignac en 1810 sont décrites plus tard, sur des états de section révisés du cadastre ancien à une date sensiblement postérieure à 1810 mais non précisée, comme des boisements plantés spécialisés (saulaie, par exemple).

Parallèlement à l'approvisionnement en combustible au XIX<sup>e</sup> siècle, les forêts étaient essentielles à la vie agricole et pastorale, une pratique d'ailleurs maintenue jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle dans plusieurs régions françaises (Corse, Pyrénées, par exemple). La forêt était un lieu de pâture, qui produisait des aliments pour le bétail (glands, châtaignes, faines, etc.) et de la litière (feuilles). Elle fournissait des matières premières indispensables à l'agriculture et à l'artisanat : échalas pour la viticulture, bois pour la confection du matériel agricole et artisanal (outils, véhicules, contenants), aubier et écorce pour fabriquer des liens et cordages ou pour le tannage des cuirs. L'espace sylvicole était une composante à part entière du monde agricole. Nul doute qu'à Mérignac, cette fonction a été mise à profit par le monde agro-pastoral et viticole du XIX<sup>e</sup> siècle.

Une « Encyclopédie d'Agriculture pratique » du XIX<sup>e</sup> siècle, qui consacre l'un de ses cinq tomes (publié en 1836) à « l'agriculture forestière », permet d'évaluer la diversité des usages du bois autrefois. Les quelques exemples extraits et rapportés ci-dessous concernent des espèces indigènes des Landes de Gascogne : aulne, bouleau, chêne pédonculé et tauzin, pin maritime et sylvestre ; et des essences mentionnées sur le cadastre de 1810 de Mérignac : châtaignier, saule.

L'aulne pousse sur des sols gorgés d'eau, où l'excès d'humidité empêche même la croissance d'autres essences de milieux humides, comme le peuplier et le saule. Il était reproduit en pépinière par semis sur des planches de culture labourées. Les jeunes aulnes étaient ensuite plantés sur des terrains très humides, marécageux, autour de prairies et de pâtures, ou au bord des cours ou plans d'eau. On le plantait pour sa capacité à stabiliser les terrains et empêcher l'érosion des berges, grâce à son système racinaire. Le bois d'aulne avait de multiples usages. Les perches coupées sur des individus élevés en taillis servaient en tournerie, pour faire des échelles, des chaises, des manches à balais, des échalas et des râteaux à foin. Les perches de petit diamètre servaient à étendre le linge et celles de gros diamètres servaient aux échafaudages des maçons. Ce bois permettait aussi de construire des charpentes intérieures légères, de fabriquer des corps de pompes, des conduites d'eau et des pilotis. On en faisait également des sabots, des semelles et des talons de chaussures. Ce bois à faible pouvoir calorifique était aussi recherché par les boulanger, pâtissiers et fabricants de chaux qui appréciaient la chaleur modérée de sa combustion. Enfin, son écorce était employée pour le tannage des cuirs, et, mélangée à des préparations ferrugineuses, elle fournissait une teinture noire utilisée par les chapeliers.

Le bouleau était utilisé par les menuisiers, les tourneurs, les ébénistes et les sabotiers. Son charbon servait à fabriquer de la poudre à tirer.

Le châtaignier était considéré comme « *un des arbres les plus précieux de nos forêts par sa hauteur et son port, les qualités de son bois, l'abondance et la bonté de ses fruits, et la propriété qu'il a de croître dans des sables où beaucoup d'autres arbres ne donnent qu'une faible végétation, de sorte qu'on ne saurait trop le multiplier, surtout dans les pays vignobles*

. Son bois était employé en charpente, en menuiserie et pour les ouvrages de fente. En viticulture, le châtaignier planté en taillis procurait des échalas de très bonne qualité et son bois servait à cercler les tonneaux. On l'employait

également pour fabriquer des conduites d'eau. C'était en revanche un mauvais bois de chauffage. Les châtaignes, très nourrissantes, entraient dans l'alimentation des porcs, parfois même de façon exclusive dans certaines régions du Sud de la France.

Le chêne fournissait du bois de construction, de menuiserie et de chauffage. Les glands nourrissaient les porcs et la volaille, l'écorce servait au tannage. Le chêne pédonculé était particulièrement apprécié en menuiserie pour la fabrication de lattes, de parquets et de meubles. Il était recherché pour la construction navale et produisait un charbon d'excellente qualité. Le chêne tauzin, au bois dur et noueux, n'était pas destiné aux ouvrages de fente, mais il était apprécié comme bois de construction et de chauffage. Ses jeunes branches servaient à cercler les cuves et tonneaux. L'encyclopédie de 1836 mentionne une variété particulière de chêne tauzin connue aux environs de Bordeaux dont « *le bois est de la plus grande dureté ; il fournit d'excellentes courbes pour la marine : on assure qu'il est meilleur que celui des autres chênes* ».

Toutes les espèces de pin pouvaient produire de la résine ou du goudron (poix). Le plateau landais est d'ailleurs connu pour sa production de gemmes (résine) issues principalement de pins maritimes. En France, le pin sylvestre était au XIX<sup>e</sup> siècle la variété la plus fréquemment rencontrée à l'état naturel. Il était également présent en Aquitaine, tout comme le pin maritime, déjà bien représenté à l'état naturel sur le plateau landais autour de Bordeaux, bien avant les boisements systématiques entrepris à partir de 1857. En construction, le bois de pin était d'autant plus apprécié qu'il provenait d'espèces aux grandes dimensions et au grain de bois fin. De ce point de vue, le pin maritime, arbre trapu au tronc noueux, était moins recherché que le pin sylvestre. La qualité des bois de pins sylvestres venant de l'Est de l'Europe (Allemagne, Autriche, Russie) était sensiblement plus estimée que celle des variétés françaises, c'est probablement pourquoi des essais d'introduction de variétés venant d'Europe de l'Est avaient été tentés dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, en particulier en forêt de Fontainebleau, où des pépinières mélangeaient des pins sylvestres et des pins maritimes. Dans le Sud-Ouest, une forêt proche de Rochefort disposait d'une plantation expérimentale de peuplements purs de pins sylvestres issus de graines russes.

L'encyclopédie de 1836 consacre quelques lignes aux peuplements de pins maritimes proches de Bordeaux : « *Le pin maritime croît abondamment dans les landes de Bordeaux (...). Sa végétation est très magnifique (...). Tant qu'il est jeune, il surpassé en hauteur les pins sylvestres de son âge ; mais après 50 ans, il se laisse dépasser en hauteur, quoiqu'il conserve toujours sa supériorité en grosseur. Son tronc n'est jamais parfaitement droit, et ce défaut, joint à la qualité inférieure de son bois, le rendent impropre à la maturité ; d'un autre côté, il fournit beaucoup de bois de charpente, de bois à brûler, et on en retire une grande quantité de goudron dans les landes de Bordeaux.* »

Enfin, le saule osier est une variété à port assez bas, cultivée spécifiquement pour fournir de l'osier servant à la confection d'accessoire divers : corbeilles, paniers, claires, hottes. L'osier pouvait être employé pour le cerclage des tonneaux. Les jardiniers et les vigneron utilisait de grandes quantités d'osier pour palisser les arbres et lier les vignes aux échalas. Le saule blanc et le saule fragile étaient plantés le long de cours d'eau ou autour de prairies et pâtures. Ils étaient généralement élevés en têtards,

formes en haute tige dont on émondait les sommets en coupant régulièrement les rejets. Les émondes servaient pour le chauffage domestique, pour la fabrication de palissades ou d'échafas. Le bois de saule servait aussi à faire des sabots. En pharmacie, il était employé comme fébrifuge, et ses feuilles étaient très appréciées du bétail.

Finalement, la fourniture de bois d'œuvre était un débouché minoritaire, parmi les volumes de bois extraits des forêts autrefois<sup>70</sup>. Et, pour compléter l'évocation des usages passés de la forêt, c'était aussi un lieu de loisirs pour les plus riches (chasse), et de cueillette et d'affouage pour les populations moins riches.

Aujourd'hui, d'une manière générale, les espaces géographiques sont assez nettement cloisonnés par rapport à leur fonction. Celle-ci s'inscrit dans une arborescence d'usages spécialisés et généralement normalisés (zone d'habitat urbain, zone industrielle, agricole céréalière, horticole, zone forestière de production, de protection, etc.). Ce cloisonnement était certainement beaucoup moins marqué au XIX<sup>e</sup> siècle qu'aujourd'hui. L'espace périurbain, par exemple, était à la fois habité et agricole. L'occupation des sols composait une mosaïque d'usages d'une grande diversité, plus fortement conditionnés et contraints par le contexte environnemental dans lequel ils prenaient place, que par le respect de contraintes normatives. L'espace forestier était une composante parmi d'autres du paysage urbain et rural, un élément du quotidien de la vie urbaine et de la vie agricole. De ce point de vue, les espaces naturels urbains et périurbains d'aujourd'hui, même lorsqu'ils se placent dans la continuité géographique et fonctionnelle des occupations passées (par exemple, une zone continûment boisée entre le XVIII<sup>e</sup> siècle et aujourd'hui), renvoient à des statuts et fonctions sociétales très différents. Cette discordance fonctionnelle brouille le plus souvent notre perception de la valeur sociale que nous ont transmis les espaces naturels conservés, qui concrétisent non seulement un héritage écologique qu'on peut considérer comme remarquable par sa longévité, mais également un héritage culturel, au même titre qu'un édifice remarquable intégré au patrimoine urbain.

Mérignac a conservé plusieurs zones continûment boisées depuis 1810 (**Figure 176**, zones en brun) : un bois de résineux dans le Parc du Château, le Bois du Burck au Sud-Est de la commune, plusieurs bosquets de surfaces diverses entre l'avenue de l'Yser et Capeyron, une zone boisée (ancien taillis) à l'extrême Nord-Ouest de la commune (vers Hestigeac), et plusieurs petites zones de boisement au Sud-Ouest de la commune, entre l'avenue François Mitterrand et la limite communale avec Pessac. Durant la première période d'expansion majeure d'urbanisation du XX<sup>e</sup> siècle, entre 1950 et les années 1970, l'équipe municipale conduite par R. Brettes a cherché à maintenir autant que possible des espaces boisés dans la ville, notamment ceux hérités des grands domaines, même au cœur de grands ensembles nouvellement construits (cf. film documentaire d'A. Dupouy, 1970). Ces espaces boisés hérités existent encore en grande partie aujourd'hui.

<sup>70</sup> On peut consulter, au sujet des usages passés du bois et des forêts, de nombreux articles publiés par le Groupe d'Histoire des Forêts Françaises : <https://ghff.hypotheses.org>

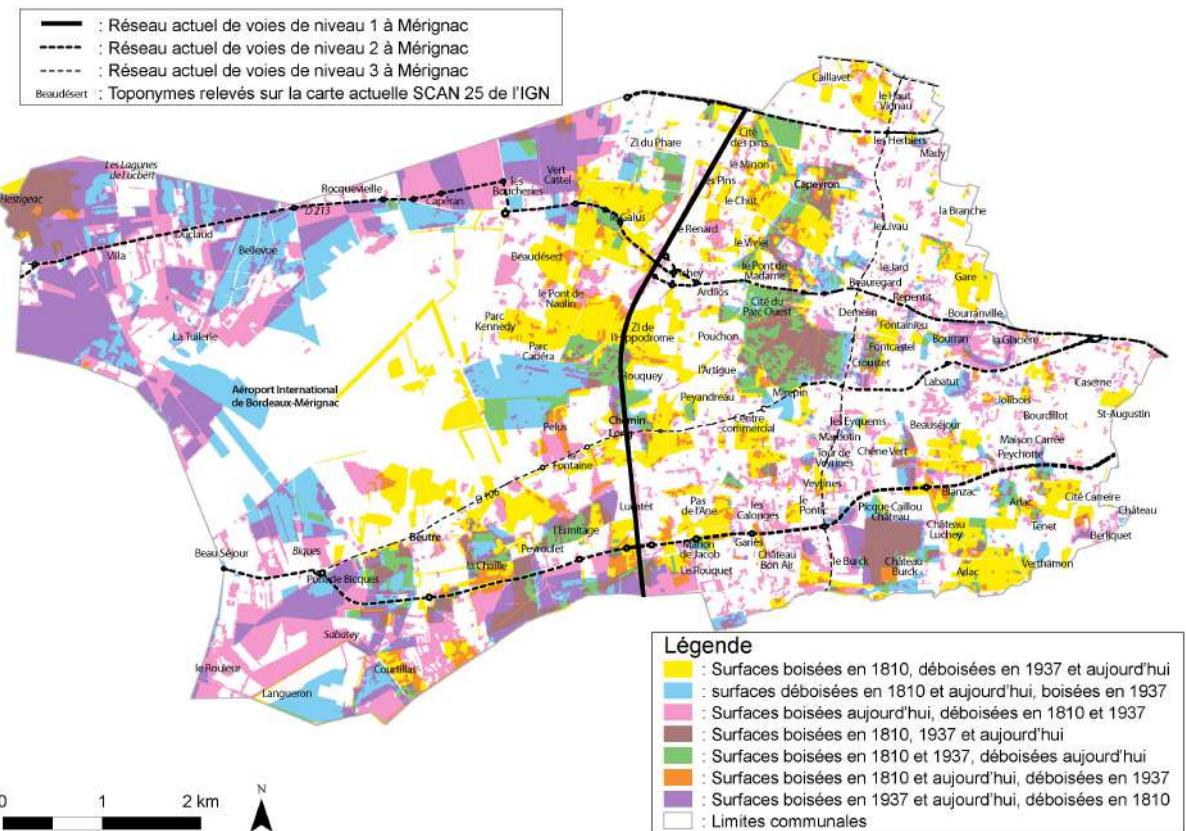


Figure 176 : Comparaison des états du boisement vers 1810, 1937 et aujourd'hui.

### Intérêt des zones de boisements anciens dans le paysage actuel

Les forêts sont reconnues pour les services écosystémiques qu'elles rendent. En ville, elles contribuent à améliorer sensiblement la qualité de l'environnement urbain. Au cours des dernières décennies, divers travaux scientifiques ont montré l'intérêt de relier écologie et histoire pour mieux comprendre la structure et le fonctionnement actuels des écosystèmes, et pour mieux définir des objectifs de conservation d'espèces<sup>71</sup>. Historiquement, les changements d'usage des sols survenus au fil des siècles ont eu pour effet de faire varier les surfaces forestières. Les études écologiques ont montré que l'usage passé des terres joue un rôle-clé dans le fonctionnement, la diversité et la composition de la flore et la faune des écosystèmes forestiers actuels. La continuité d'usage forestier, qui correspond à la permanence temporelle d'usage forestier du sol, indépendamment de la gestion forestière elle-même (coupes), permet la préservation d'espèces sensibles à des interruptions temporaires du boisement associées à une mise en culture du sol.

Une notion proche de la continuité forestière est celle de "forêts anciennes", forêts qui n'ont pas été défrichées depuis une date de référence qu'on fixe souvent au début du XIX<sup>e</sup> siècle en France, car cette période est considérée comme celle où la surface forestière était à son minimum. Les forêts postérieures à la période de référence

<sup>71</sup> BÜRGY (M.), ÖSTLUND (L.), MLADENOFF (D.J.), "Legacy effects of human land use : ecosystems as time-lagged systems", dans *Ecosystems*, n° 20, 2017, p. 94-103.

sont dites « récentes ». Les concepts de forêt ancienne ou récente se sont développés en Europe (où les changements d'usage du sol sont fréquents et où la notion de forêt primaire ne s'applique pas) car les forêts européennes ont toutes été défrichées ou mises en exploitation<sup>72</sup>.

Les forêts anciennes constituent un stade dynamique particulier des successions forestières, atteint au bénéfice de durées de boisement continu de l'ordre de plusieurs siècles. On peut leur associer des espèces, en particulier végétales herbacées, statistiquement plus fréquentes en forêts anciennes qu'en forêts récentes. Les plantes vasculaires étudiées ont en commun deux mécanismes écologiques qui limitent leur capacités de reproduction : de faibles capacités de dispersion dans le temps et dans l'espace et de moindres capacités de recrutement. Les espèces de forêt ancienne ont une dynamique de recolonisation lente car elles ont une plus faible fécondité, un âge plus élevé de première reproduction et une croissance plus souvent clonale. Elles demandent des conditions particulières pour germer et ne forment pas de banques de graines persistantes dans le sol. Les espèces de forêt ancienne sont très sensibles à la perte et la fragmentation de leur habitat, ce qui les rend particulièrement vulnérables.

Les études réalisées autour des caractéristiques écologiques des forêts anciennes concernent divers types d'espèces vivantes : plusieurs dizaines d'espèces de plantes vasculaires, des lichens, des mousses, des champignons, des coléoptères, papillons, charançons, chrysopes, punaises, syrphes, fourmis, des microbes et faune du sol, des invertébrés, salamandres et poissons de rivière. Les espèces de forêt anciennes recensées varient évidemment en fonction des spécificités environnementales et climatiques des régions et des types de forêts où elles se situent. Globalement, les études montrent que la restauration écologique des forêts anciennes est un objectif en partie inatteignable. Autrement dit, une fois détruit, l'écosystème associé à une forêt ancienne est perdu, en particulier du point de vue des espèces rares qu'il abritait. Les forêts anciennes ont donc une valeur de remplacement élevée, car la diversité écologique particulière qu'elles recèlent ne peut guère être reconstruite quand elles ont été détruites, étant donné la très longue durée nécessaire à la construction de certaines caractéristiques écosystémiques. Les forêts récentes, si elles possèdent bien des attributs forestiers (présence d'arbres, stock et flux de matière organique, rôle dans le bilan radiatif et les flux d'eau), sont associées à une biodiversité et des caractéristiques des sols différentes de celles des forêts anciennes. Les forêts récentes sont intrinsèquement plus banales, car elles abritent des espèces à tendance plus ubiquistes, rudérales et à pouvoir de dispersion et d'installation plus élevé<sup>73</sup>.

Par conséquent, le processus de compensation environnementale “classique”, qui consiste à planter de nouvelles parcelles boisées sur un sol auparavant ouvert, en vue de compenser une perte d'espaces qui étaient occupés par des boisements

<sup>72</sup> BERGÈS (L.), DUPOUHEY (J.-L.), “Ecologie historique et ancienneté de l'état boisé : concepts, avancées et perspectives de la recherche”, dans *Revue Forestière Française*, Numéro 4-5 Spécial forêts anciennes, 2017, p. 297-317.

<sup>73</sup> *ibid.*

anciens, et qui ont été convertis en surfaces agricoles ou urbanisés, ne permet pas de remplacer la perte écologique potentielle en espèces de forêts anciennes. C'est la raison pour laquelle il est intéressant aujourd'hui, dans la mesure où l'on sait qu'une perte de biodiversité sensible accompagne le changement climatique, de prendre en compte le facteur d'ancienneté forestière en amont de projets d'aménagement.

L'examen des usages du sol à Mérignac, tel qu'il peut être restitué en 1810, permet d'identifier des zones présentant quelques plus fortes concentrations de boisements spécifiques à cette époque (**Figure 177**) : trois zones (en gris sur la figure) dans la partie centrale et Sud-Est de la commune offraient des concentrations plus fortes de boisements de feuillus. Cinq autres grandes zones correspondaient à des concentrations de boisements à dominante de résineux (en jaune). Au Sud-Est de Mérignac, une zone de concentration ancienne de feuillus et une zone de résineux semblent partiellement se recouper. Le bois du Burck, classé en forêt fermée mixte aujourd'hui (vert moyen) se situe dans ce secteur de chevauchement. Le bois du Parc du Château est localisé dans une zone de concentration ancienne de peuplements résineux majoritaires. On remarque aussi sur le cadastre de 1810 plusieurs zones abritant de petites futaies (en rouge) pour lesquelles on peut faire l'hypothèse d'une probable présence marquée du chêne, espèce de futaie par excellence. Ces anciennes zones de futaies se superposent en partie avec des boisements fermés de feuillus actuels (vert clair). Enfin, au Sud-Ouest de Mérignac, une ancienne zone de concentration de bois à dominante résineuse est assez fortement boisée aujourd'hui, et composée de peuplements assez diversifiés dans leur forme forestière. Toutes ces zones pourraient présenter des caractéristiques écologiques intéressantes, pouvant appeler une attention particulière en vue de connaître plus précisément leurs caractéristiques écosystémiques et leur valeur écologique, notamment avant une éventuelle conversion.

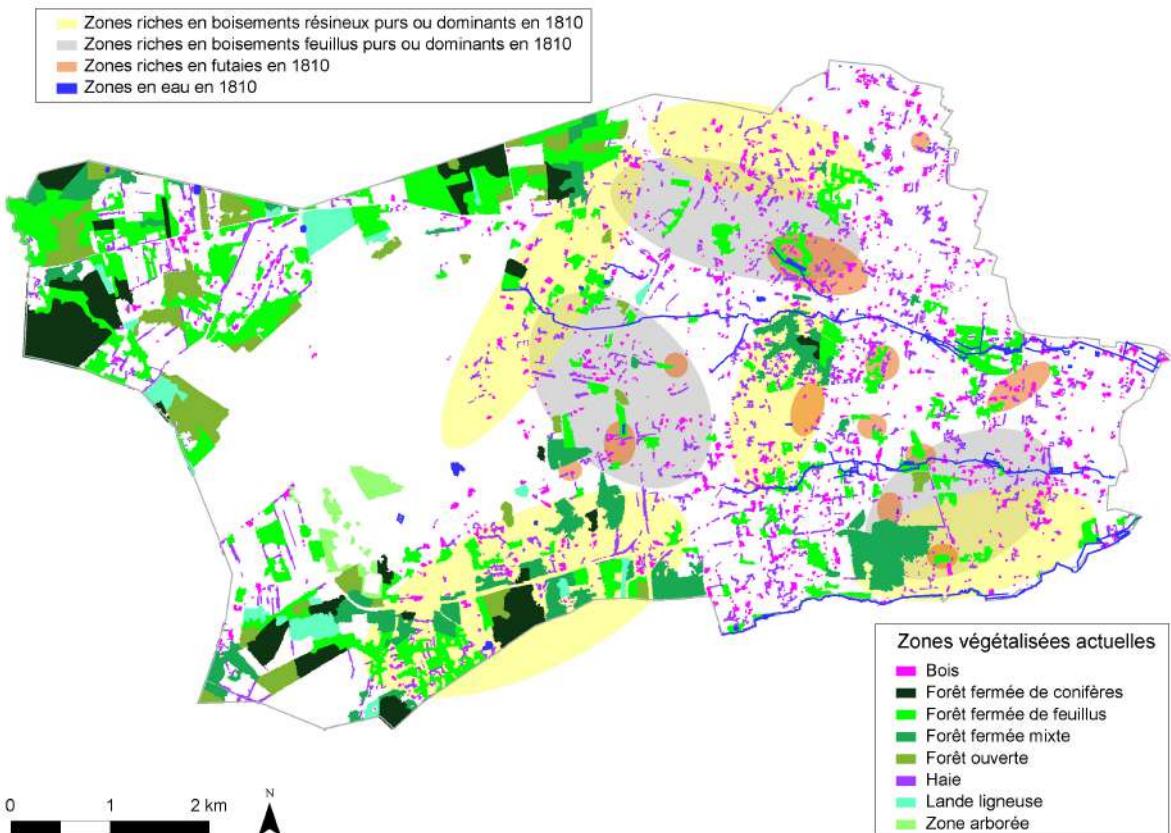


Figure 177 : Zones végétalisées actuelles et localisation de zones de tendances de peuplements forestiers en 1810.

## CONCLUSION

L'étude de la fabrique de l'espace urbain de Mérignac a permis de décrypter les processus de transmissions et de transformations qui se jouent dans la longue durée et d'attirer l'attention autant sur les héritages du passé transmis dans la planimétrie et les paysages actuels, que sur les créations et les nouveautés. Cette connaissance met en lumière des enjeux et problématiques qui émergent de dynamiques de long cours, souvent auto-organisées, que l'analyse de l'état dit "initial" du territoire ne permet pas de percevoir. C'est le cas de la bascule du réseau viaire qui, orienté d'Est en Ouest, a été progressivement réorganisé dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle dans le sens Nord/Sud avec des effets que l'on commence seulement à percevoir sur la dynamique de la tache urbaine actuelle (1). Cette connaissance attire, également, l'attention sur les atouts et potentialités qu'offrent les héritages en matière d'aménagement du territoire et donc sur les choix durables qui s'ouvrent aux architectes, urbanistes et paysagistes pourvu qu'ils pensent leurs projets dans l'articulation avec les héritages et non dans leur ignorance. Les centralités historiques aujourd'hui déclassées, le patrimoine arboré plus ou moins occulté des domaines du XVIII<sup>e</sup> siècle, le chevelu hydrographique ancien actuellement busé constituent quelques-uns des ces héritages qui pourraient être ré-interrogés pour construire la résilience du territoire (2). Chemin faisant, l'étude a permis également d'élaborer ou d'esquisser de nouveaux outils d'aide à la décision et de construire des espaces de médiation, au service des porteurs de projets, et de sensibilisation, au service d'une culture partagée de la ville, qui participent d'un nouvel âge du faire l'aménagement (3). Ce sont ces trois ouvertures que nous avons choisi de mettre en exergue dans cette conclusion.

### ***1. Quand la connaissance des dynamiques de longue durée fait émerger de nouvelles problématiques : l'exemple de l'évolution des voies principales de Mérignac***

Nous avons montré que, au moins depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (mais sans doute depuis bien plus longtemps), le réseau des voies principales de Mérignac était organisé dans le sens Est/Ouest, reliant Bordeaux au plateau landais et au bassin d'Arcachon. Deux voies majeures se distinguaient, formant comme un entonnoir qui, depuis le quartier de Lallemande à l'Est, s'ouvrait vers le Sud-Ouest (actuelles avenues de la Marne, de la Somme, de l'Argonne et D 106) et le Nord-Ouest (actuelles avenues de l'Yser, de Verdun, Marcel Dassault et D 213). Le tracé de ces voies s'est transmis jusqu'à aujourd'hui sans modifications notables — en tous les cas à l'échelle de la commune — comme le montre la succession des cartes historiques (**Figure 178**, en vert, en rouge, en violet et en noir pour 1780, 1888, 1957 et 2020). Sans être inexistantes, les voies Nord/Sud étaient, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, coupées en plusieurs points, ce qui indique que ce réseau de circulation intercommunale n'était alors plus fonctionnel. Il est recréé dans le courant du XIX<sup>e</sup> siècle (en pointillé rouge) et ne cesse de se renforcer au XX<sup>e</sup> siècle (en pointillé violet), jusqu'à la construction de l'avenue Pierre Mendès-France (en pointillé noir). Le tracé des voies qui composent ce réseau

reste, néanmoins, très mobile et fluctuant dans le temps. La construction de la rocade, à la fin des années 1970 et au début des années 1980, provoque une rupture de ce schéma de circulation hérité, en renforçant le trafic de communication *intra-métropolitain* sur l'axe Nord/Sud et en occasionnant une perte du trafic de communication *extra-métropolitain* sur l'axe Est/Ouest, notamment par la coupure de six voies héritées. Par ailleurs, le classement par rang des voies actuelles de Mérignac (données SIG Bordeaux métropole) montre que la D 106 (avenues de la Marne, de la Somme, de l'Argonne) qui relie Lallemande à Beutre est classée comme voie traversante de rang 3 alors qu'elle était autrefois une des voies principales de la commune (**Figure 179**). Ce déclassement s'est fait au profit de l'avenue François Mitterrand, classée comme voie traversante de rang 2, qui a été construite entre les années 1990-2000 à partir d'un échangeur de la rocade. Il est intéressant d'observer que cette voie nouvelle vient recréer un axe de circulation ancien, disparu au moins depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, qui reliait autrefois Bordeaux à Saint-Jean-d'Illac par Arlac. Au nord de la commune, l'analyse montre que la D 213 (avenues de Verdun, de l'Yser et M. Dassault), qui est historiquement l'autre voie principale de Mérignac, fait l'objet, depuis quelques années, d'aménagements qui compliquent sa traversée et risquent, à terme, de provoquer également son déclassement. Ainsi, le franchissement de la rocade se fait suivant un tracé différent de l'axe historique, un tracé parallèle, auquel on accède par une succession de ronds-points, dont la traversée est relativement compliquée (**Figure 180**, en rouge). Dans le projet de l'OIM Bordeaux-Aéroparc, cette voie se dilue dans une trame géométrique conduisant à un tracé en baïonnettes multiples (**Figure 181**, en rouge). Dans le même temps, l'axe des avenues de Magudas et de Capeyron (D 211 sur la **Figure 179**) conserve un tracé parfaitement linéaire propice au flux automobile (**Figure 181**, en jaune). Cette avenue (par ailleurs desservie par un échangeur de la rocade) ne risque-t-elle pas, à terme, de se substituer à la D 213 comme voie principale de circulation entre Bordeaux et l'océan (à l'image de l'avenue Mitterrand pour la D 106) ? Ce glissement conduirait alors à un élargissement de "l'entonnoir" historique des voies de Mérignac vers Bordeaux et à une perte de connectivité du territoire communal.

Ces évolutions à bas bruit (parce que se réalisant dans la longue durée) ont des conséquences qui commencent à se faire sentir sur la tache urbaine avec, toutefois, un effet de latence qui est propre aux dynamiques morphologiques. Ainsi, on ne peut manquer de mettre en regard la perte de connectivité de la D 106 (avenues de la Marne, de la Somme, de l'Argonne) avec les fermetures en cascade des enseignes commerciales des zones d'activités de Marne et Soleil, lesquelles procèdent peut-être moins de la crise d'un modèle de consommation que du déclassement de la voie qui les dessert.

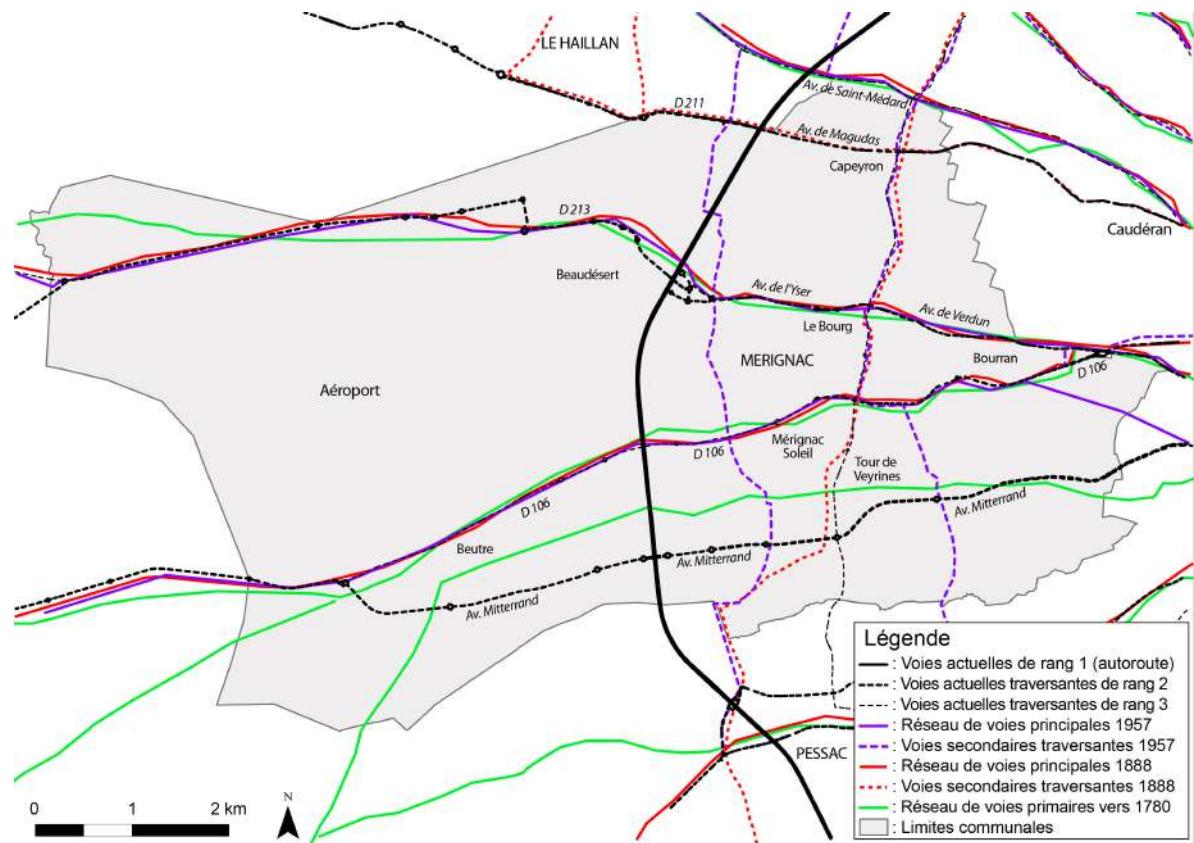


Figure 178 : Evolution du réseau des voies principales et secondaires traversant Mérignac entre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et aujourd’hui.

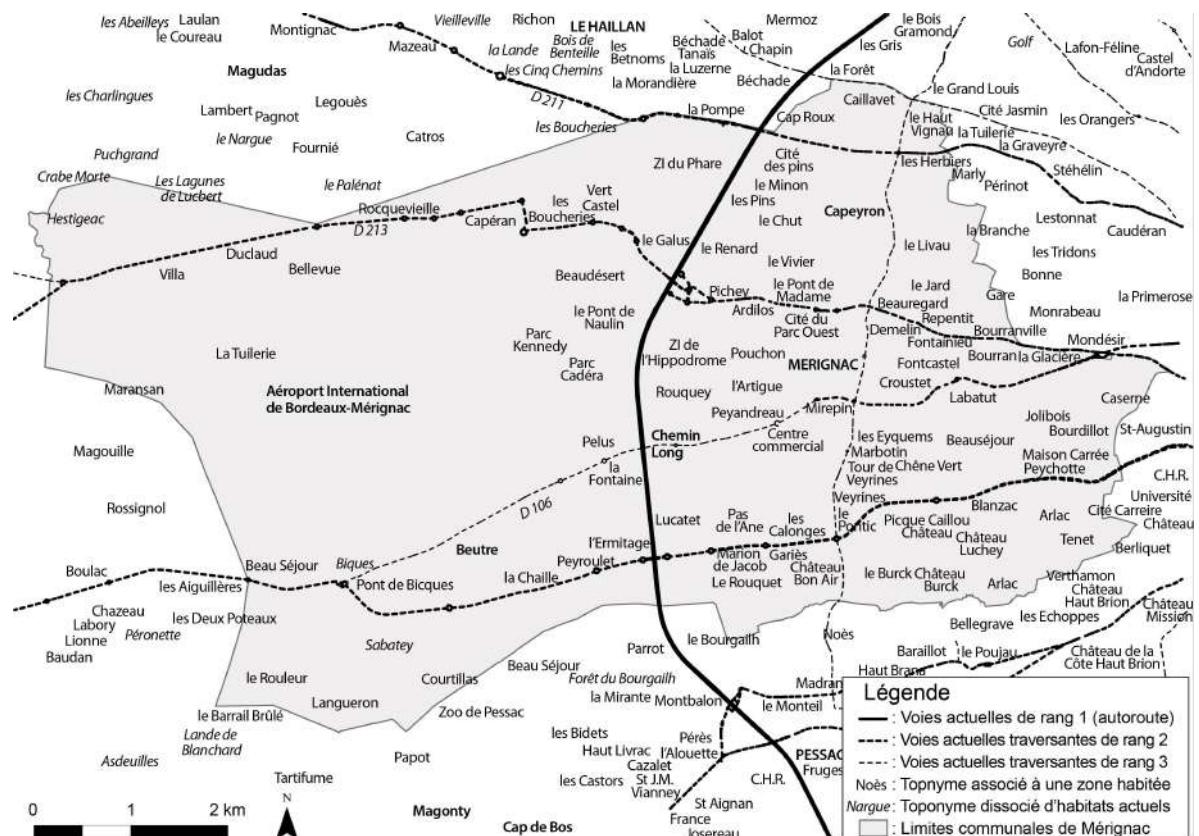


Figure 179 : Réseau actuel de voies primaires et secondaires traversant Mérignac. Indication des toponymes (source SIG Bordeaux Métropole et SCAN 25 IGN).

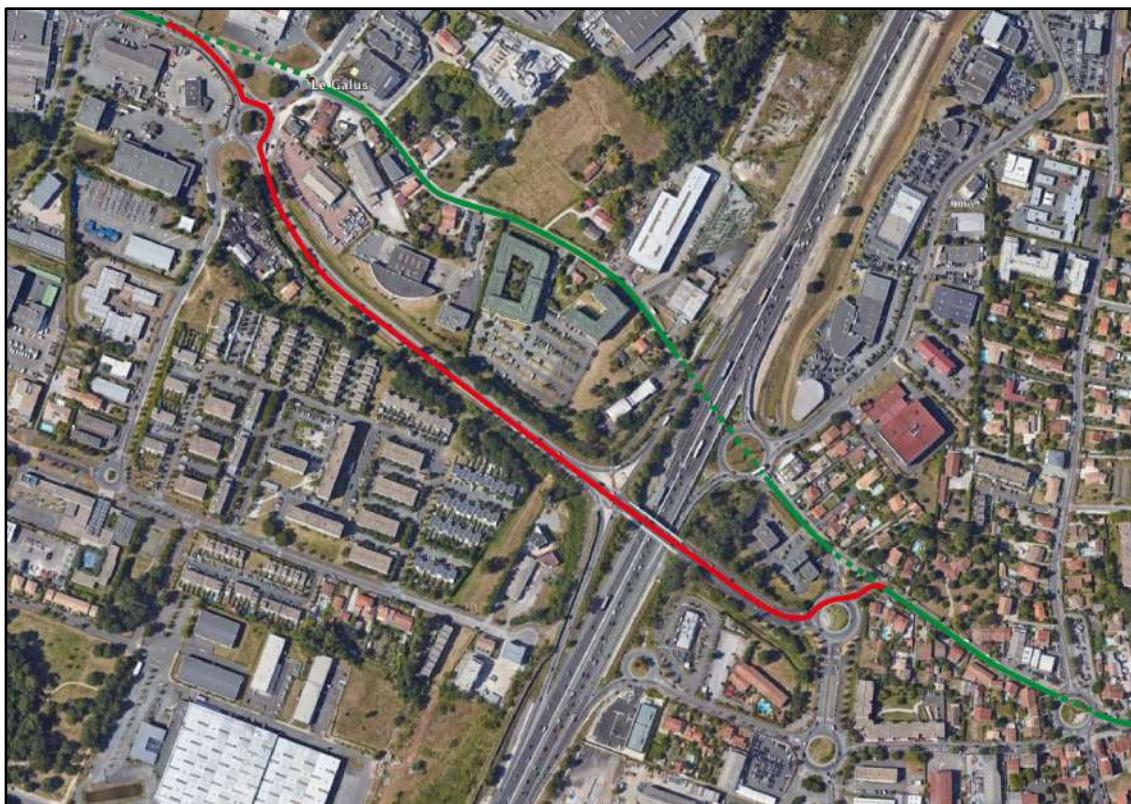


Figure 180 : Tracé ancien (en vert) et tracé actuel (en rouge) de la D 213 au niveau du franchissement de la rocade (Source : Google Earth).



Figure 181 : Le tracé contrarié de la D 213 dans le projet Bordeaux-Aéroport (en rouge). Le tracé ancien est figuré en vert. Au Nord, l'avenue de Magudas (en jaune) est plus linéaire (Source : OIM).

Ce processus a été identifié par les services de Mérignac et de Bordeaux Métropole, comme le montrent les plans guides des projets urbains élaborés sur les secteurs de Marne et Soleil, lesquels visent à assurer une transition de ces espaces monofonctionnels à finalité commerciale vers une mixité d'espaces et d'usages (résidentiel et commercial). L'arrivée du tramway dans ces secteurs de zones commerciales initialement pensés par rapport à l'usage exclusif de la voiture participe à la fois du problème de déclassement de ces zones commerciales et de l'évolution vers un tissu urbain plus hybride. A terme, c'est tout le corridor des zones commerciales qui infiltre le tissu urbain sur l'axe des avenues de la Marne, de la Somme et JFK qui, par effet domino, pourrait muter (**Figure 183**, en rouge).

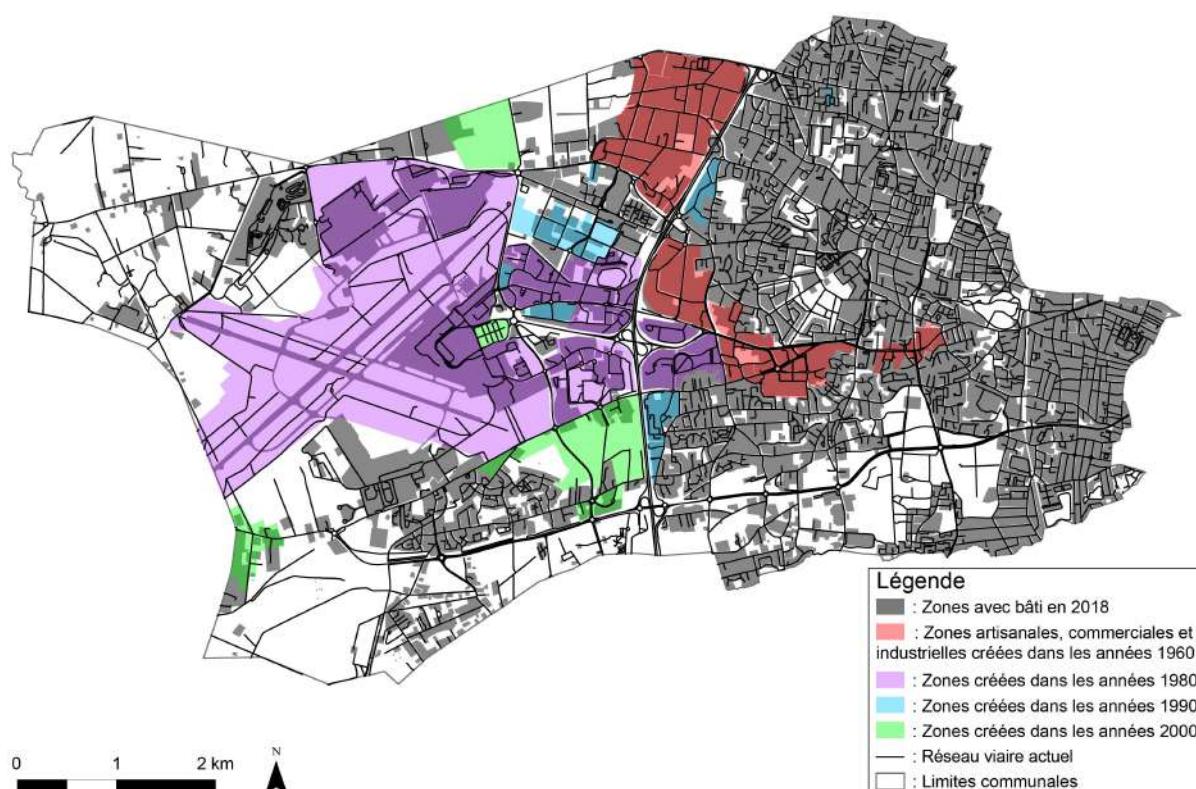


Figure 182 : L'infiltration du tissu urbain par les zones commerciales le long des avenues Marne, Somme et JFK.

## 2. Fabrique de l'espace urbain, héritages et résilience du territoire

En articulant l'histoire des (mi)lieux, en évaluant l'impact des actions anthropiques dans la longue durée sur ces milieux et leur degré ou non de réversibilité, l'archéogéographie permet de dépasser l'analyse d'un état qualifié d'initial du site et de son environnement, et de mieux comprendre comment s'articulent les héritages qui nous ont été transmis, conséquences d'actions humaines ou de dynamiques naturelles. L'analyse archéogéographique ouvre sur la compréhension d'un état hérité, chargé d'atouts, de potentialités, de contraintes et/ou de risques pour les projets

contemporains. Ce faisant, l'archéogéographie permet de réinscrire la réflexion sur l'aménagement dans la mémoire d'une matrice territoriale et de proposer des matériaux morphologiques et environnementaux permettant de réaliser une "couture" intelligente entre héritages et projets, contribuant à favoriser des choix durables en matière d'aménagement et de résilience des territoires. Quelques héritages pourraient ainsi être ré-interrogés dans le cadre d'un futur projet urbain.

## *2.1. Un centre, des centralités ; quel(s) modèle(s) de proximité pour la ville de demain ?*

Nous avons montré qu'une des caractéristiques de Mérignac autrefois était l'organisation polycentrique de son habitat, dispersé en une dizaine de hameaux organisés à l'intérieur ou autour d'une structure probablement d'origine médiévale. Même si, avec la construction de la nouvelle église et la concentration des équipements publics (école, mairie, poste, etc.), le Bourg a commencé à polariser le développement de la commune dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, cette organisation en nébuleuse de hameaux a subsisté jusqu'à après la Seconde Guerre mondiale. Elle s'efface dans les années 1960/70 avec l'avènement du « *règne de l'urbain*<sup>74</sup> » qui noie progressivement les hameaux dans un nouveau tissu urbain et les dilue dans les flux routiers et automobiles. Ces hameaux évoluent alors selon plusieurs trajectoires. Si le Bourg voit sa vocation de centre de la commune confirmée et affirmée par les municipalités successives, les autres polarités sont, à des degrés divers, progressivement déclassées. S'opère alors une rupture majeure : le passage d'un territoire polycentrique (avec des noyaux villageois bien individualisés, jouant localement un rôle de centre) à un tissu urbain de plus en plus homogène où n'émerge qu'une seule polarité, celle du Bourg qui concentre les services, la vie administrative, civique et culturel, les commerces et le marché.

Ces trajectoires différencieront nous amènent à réfléchir aux limites des politiques de construction d'un centre menées depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et sur leurs effets actuels. Une des réponses qu'on peut proposer ne réside-t-elle pas dans des politiques volontaires de mixité et/ou de polycentrisme permettant d'assurer une proximité minimale à l'ensemble d'un espace, conciliant mobilité douce, efficacité, justice spatiale et urbanité ? Autrement dit, la polycentralité de jadis ne devrait-elle pas être réactualisée au moment où des voix de plus en plus nombreuses s'élèvent pour défendre le modèle de la ville de proximité ?

## *2.2. Espaces naturels urbains ; patrimoine arboré des anciens domaines*

Le regard rétrospectif que nous avons porté sur les paysages de Mérignac a montré combien les anciens domaines étaient constitutifs de l'organisation de la

<sup>74</sup> CHOAY (Fr.), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », catalogue de l'exposition *La Ville*, Centre Georges Pompidou, 1994, p. 26-35.

morphologie paysagère ancienne et dans quelle mesure ils avaient conditionné l'urbanisation de la commune par la découpe de leur assiette foncière. Lotissements, grands ensembles et résidences, zones commerciales et industrielles, zones pavillonnaires procèdent tous, peu ou prou, de ce processus de démantèlement. Les formes urbaines qui en résultent, qu'elles datent de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ou d'après la Seconde Guerre mondiale, participent des diverses manières de vivre la ville aujourd'hui.

En dépit des transformations majeures qui les ont affectés, de nombreux héritages architecturaux et paysagers subsistent de ces anciens domaines, qui sont encore visibles et prégnants. Un héritage architectural, d'abord, qu'il soit prestigieux et reconnu pour sa valeur patrimoniale, comme la maison Carrée, la chartreuse Marbotin, le Château Bourran ou le domaine Fantaisie, ou plus modeste et noyé aujourd'hui dans le tissu urbain, comme le Château Borie, ou celui du Haut Maurian. Un héritage arboré, ensuite, moins perceptible et donc reconnu, qu'il s'agisse d'arbres isolés, d'anciens bois et garennes ou d'alignements de platanes. Si une partie de cette trame arborée a été coupée, il en reste encore des traces non négligeables dans le paysage d'aujourd'hui. Assurément, elle participe à la qualité paysagère de Mérignac. Que seraient, en effet, les zones résidentielles et pavillonnaires sans les grands chênes qui les bordent ? Ou les grands ensembles sans les bosquets de pins qui constituent leurs « espaces verts » ? Ou encore les zones d'activités sans les alignements ? Ce patrimoine arboré participe au maintien de la biodiversité en ville et à celui d'îlots de fraîcheur qui nous permettent, entre autres, de mieux supporter la chaleur de l'été.

Ce patrimoine vivant hérité des anciens domaines mérite d'être autant que possible conservé par respect pour le passé. Il représente aussi un atout et une ressource à notre disposition pour répondre aux enjeux de la ville de demain, pour la préservation de la biodiversité, l'adaptation aux changements climatiques et l'amélioration du cadre de vie. Reconnu pour sa multiple valeur écologique, paysagère, culturelle et patrimoniale, il est globalement protégé par les documents réglementaires, notamment par le PLU de la commune (EBC, Zone N). Cette protection est une action à mettre au crédit des édiles et des personnels des services communaux et métropolitains, car elle empêche la destruction de ces ensembles arborés et l'arrachage de ces arbres remarquables. Elle permet, également, de préserver les sols et d'éviter que l'imperméabilisation ne progresse. Enfin, elle constitue la base d'une future « trame verte » qui permettrait de renforcer les continuités écologiques en milieu urbain.

Comment faut-il renouveler ce patrimoine vivant qui, malgré sa protection, sera touché, au moins en partie, par la sénescence, risquant ainsi, à terme, de dépérir et disparaître ? Comment penser les conditions de son renouvellement, sur des terrains du domaine public, mais également, sur des terrains privés ? Ainsi, de manière complémentaire à la protection réglementaire, établir aujourd'hui et pour demain un « plan de gestion, d'entretien et de renouvellement » de ce patrimoine apparaît comme un enjeu territorial, environnemental et paysager de première importance. Répondre à un tel enjeu, c'est non seulement impliquer les services municipaux et métropolitains

mais aussi imaginer les partenariats à établir avec les associations syndicales libres (ASL), les bailleurs sociaux, les promoteurs, les propriétaires privés car ce patrimoine arboré se trouve assez fréquemment aussi en dehors du domaine public. Le Plan de gestion du Parc des Coteaux et le dispositif de concertation et de médiation *ParcLab* constituent, de ce point de vue, un exemple métropolitain inspirant.

Enfin, il pourrait être intéressant de réfléchir à l'intégration, dans la gestion de ces espaces naturels urbains, d'approches comme l'écologie historique et l'archéogéographie, qui interrogent la mémoire des milieux et permettent de dépasser, de préciser ou nuancer, la description d'états environnementaux de référence : par exemple, par la prise en compte des spécificités et de l'intérêt écologique de landes ou de boisements "anciens" ; ou par la prise en compte des usages passés des sols dans une perspective de développement d'agriculture urbaine.

### *2.3. Les rivières urbaines, réservoirs de biodiversité et foyers de ressourcement*

L'étude a montré la relation très étroite qui a existé entre les cours d'eau qui traversent le territoire de Mérignac et l'aménagement des lieux au cours de l'histoire longue des sociétés. Les fouilles archéologiques réalisées à Mérignac ont montré que les bords de la Devèze ont constitué, dès l'âge de Bronze, un site privilégié d'installation. Elles ont révélé également la continuité de cette implantation au cours de l'Antiquité et du premier et second Moyen-Âge avec l'implantation du château de Veyrines et de la maison noble d'Espagne, respectivement sur les bords de la Devèze et des Ontines. A la fin du Moyen-Âge et à l'époque Moderne, les bourdieuex puis les chartreuses s'installent eux-aussi de manière préférentielle aux abords des cours d'eau. De ce point de vue, le cadastre napoléonien de 1810 montre de manière très précise que ces domaines profitent, pour un grand nombre d'entre eux, d'une pièce d'eau ou tout au moins d'un accès à la rivière. Pas de château, ni de parc digne de ce nom, sans une source, une fontaine ou un lac d'agrément. Ceux des châteaux de Bourran ou du Parc du Vivier en sont des exemples encore visibles aujourd'hui. Les documents du XIX<sup>ème</sup> et du début du XX<sup>ème</sup> siècle révèlent combien la rivière était équipée d'ouvrages qui mettaient à profit la ressource hydrique. Si les moulins étaient rares et l'eau peu utilisée pour sa force motrice, de nombreux viviers jalonnaient les rives des ruisseaux. Enfin, l'activité était dense sur les rives des Ontines, de la Devèze et du Peugue, où les blanchisseuses lavaient le linge de la bourgeoisie bordelaise.

Les années d'après-guerre constituent une rupture majeure par rapport à ces usages et pratiques inscrites dans la longue durée. On assiste alors à une transformation radicale des relations des sociétés aux cours d'eau. Les rivières sont progressivement proscrites d'un milieu qui s'urbanise à grande vitesse. Alors qu'elles étaient une ressource et un ressourcement, elles deviennent à partir de ces années là un risque, sinon une menace. En effet, le risque d'inondation augmente à mesure que le territoire s'urbanise et que les sols s'imperméabilisent, tandis que les usages productifs déclinent et que l'entretien des rives diminue. Pour faire face au risque, les ingénieurs

hydrauliciens enterrant et canalisent les cours d'eau. Dans des buses et des bassins d'étalement, les rivières deviennent des flux hydriques qui doivent être parfaitement maîtrisés. Les rivières, mises à l'écart, deviennent presque invisibles. Cette politique, systématisée à l'échelle de tous les bassins versants dans les années 1980 et 1990 par la CUB, est payante. On n'entend plus parler aujourd'hui d'inondations à Mérignac. Mais avec ces travaux d'ingénierie hydraulique, c'est toute une culture de l'eau qui a disparu et se sont aussi des écosystèmes qui ont été détruits.

Toutefois, depuis les années 1990, l'eau et les rivières retrouvent une place dans la ville. L'aménagement de la coulée verte du Peugue et celle des Ontines, ou l'aménagement et l'ouverture au public du bassin d'étalement du Lucatet, montrent que les cours d'eau incarnent désormais, non seulement un potentiel de biodiversité et un flux de nature au sein des espaces urbanisés, mais aussi une réserve de sens et d'aménités, ainsi qu'un foyer de ressourcement au cœur des territoires urbains. La rénovation du parc de Bourran et de son lac d'agrément, qui sert également de bassin d'étalement de la Devèze, participe également de cette dynamique, tout comme la mise en place en 2013 d'une gestion écologique du bassin d'étalement du Chêne vert désormais labellisé Espace Végétal Écologique (EVE). Poursuivre et consolider la restauration des fonctions écologiques et sociales des cours d'eau de Mérignac afin de construire une véritable « trame bleue » constitue assurément un enjeu territorial majeur pour les années à venir. Dans cette perspective, l'ouverture au public des tronçons de rivière encore grillagés, l'aménagement des sections de rivière restées à l'air libre, l'identification des sites possibles de réouverture et de débusage comme cela se fait à Paris sur la Bièvre, la systématisation des modes de gestion écologiques des bassins d'étalement sur la base de l'exemple du Chêne vert et enfin la généralisation des actions qui pourraient permettre de limiter l'imperméabilisation des sols, vont dans le sens d'un ré-attachement aux milieux et d'une restauration de la relation de médiane qui lie les rivières aux sociétés locales. L'étude fournit, sur ce point, de nombreux matériaux cartographiques et des bases de données sous SIG qui pourraient être utilisés à des fins de restauration écologique et patrimoniale.

### ***3. De nouveaux outils et des espaces de médiation et de sensibilisation au service d'une culture partagée de la ville***

#### *3.1. L'information cartographique et photographique pour un Observatoire des paysages et des dynamiques urbaines*

Le transfert des données cartographiques issues de l'étude archéographique sur le SIG de Bordeaux Métropole (voir dictionnaire des données, ci-joint) et leur export, via des fichiers KML, sur des portails géographiques comme Google Earth, par exemple, peuvent constituer un premier outil, spécialisé ou généraliste, d'aide à la décision dont les techniciens comme les porteurs de projets peuvent se saisir pour enrichir leurs réflexions. Ces données permettent d'avoir une vue globale du territoire ou de s'intéresser à des espaces très localisés, en fonction des questionnements posés. Ces

données permettent, en les superposant, de croiser différentes couches d'informations ou d'opérer des analyses spatiales et dynamiques portant sur divers aspects de l'occupation du territoire, et ce à différentes échelles de temps et d'espace.

Les corpus de photographies anciennes utilisés en photo-reconduction dans la présente étude peuvent, elles aussi, être exploitées comme outil d'aide à la décision pour peu que soit élaborée une méthode d'exploitation *ad hoc*. Complémentaire de l'approche cartographique, la riche documentation photographique historique (déjà classée) disponible aux Archives municipales de Mérignac offre une vision diachronique réaliste et constitue un témoignage sensible et détaillé des paysages du passé : anciens hameaux, cours d'eau, ancienne ligne de tramway, axes de circulation, etc. Les résultats de cette démarche comparative sont probants comme nous l'avons montré avec les hameaux et le Bourg, pour lesquels nous avons pu mettre au jour la nature des dynamiques à l'œuvre et leurs rythmes. Dans la perspective d'un outil pour le(s) projet(s) urbain(s), les reconductions photographiques offrent des connaissances inédites et viennent nourrir un outil d'évaluation, de suivi et d'observation en continu du projet urbain à visée perceptuelle<sup>75</sup>. Cette approche par le *monitoring* est aujourd'hui une méthode de référence dans l'approche paysagère du projet urbain, offrant la possibilité d'adopter une posture réflexive en matière d'aménagement. Dès lors, la reconduction périodique des clichés (photographies anciennes et reconductions contemporaines) fournirait une banque de données permettant de mesurer l'impact paysager des actions menées et d'évaluer la corrélation entre les objectifs initiaux et les résultats obtenus. Un tel travail trouverait tout son sens sur les projets urbains en cours de Marne et Soleil comme l'illustrent les exemples ci-dessous (**Figure 183, A, B et C**).



Figure 183 A : Rond point Carrefour - Avenue de la Somme. 2007/2017.

<sup>75</sup> BERDOULAY (V.) et SOUBEYRAN (O.), « Pratiques réflexives en aménagement pour une adaptation aux changements environnementaux », dans *L'Espace géographique*, tome 41, n° 2, 2012, p. 169-180.



Figure 183 B: Chemin Long - Avenue de la Somme. Années 1950/ 2017.



Figure 183 C: Route d'Arès. Avenue de la Somme à l'angle de l'avenue de l'Alouette. 1910/2017

Figure 183 : Exemples de reconductions photographiques réalisées le long l'avenue de La Marne, territoire à enjeux du projet Marne Soleil.

### *3.2. Construire des espaces de médiation avec les porteurs de projet : l'étude archéogéographique au service des projets urbains*

L'étude archéogéographique met en lumière des trajectoires historiques qui contextualisent les formes paysagères et les configurations territoriales actuelles. Elle montre en quoi ces formes et configurations portent les traces, plus ou moins effacées, d'un passé, plus ou moins lointain, mais encore actif dans le présent. Aussi, nous avons été particulièrement attentifs à faire de l'étude archéogéographique un espace de médiation qui permette d'ouvrir un champ de discussion avec les porteurs des projets urbains en cours afin de leur permettre de regarder leur territoire d'action sous un nouvel angle, de réinterroger des problématiques à partir de nouvelles connaissances. Dans cette optique, plusieurs réunions ont été organisées (avec le Fab, l'OIM Aéroparc et différents services de Bordeaux Métropole) afin d'initier une dynamique d'échanges. En ce sens, l'étude archéogéographique doit être pensée selon un processus itératif, l'analyse conduite à l'échelle du grand territoire permettant de réinterroger des problématiques et projets à l'échelle locale (**Figure 184**).

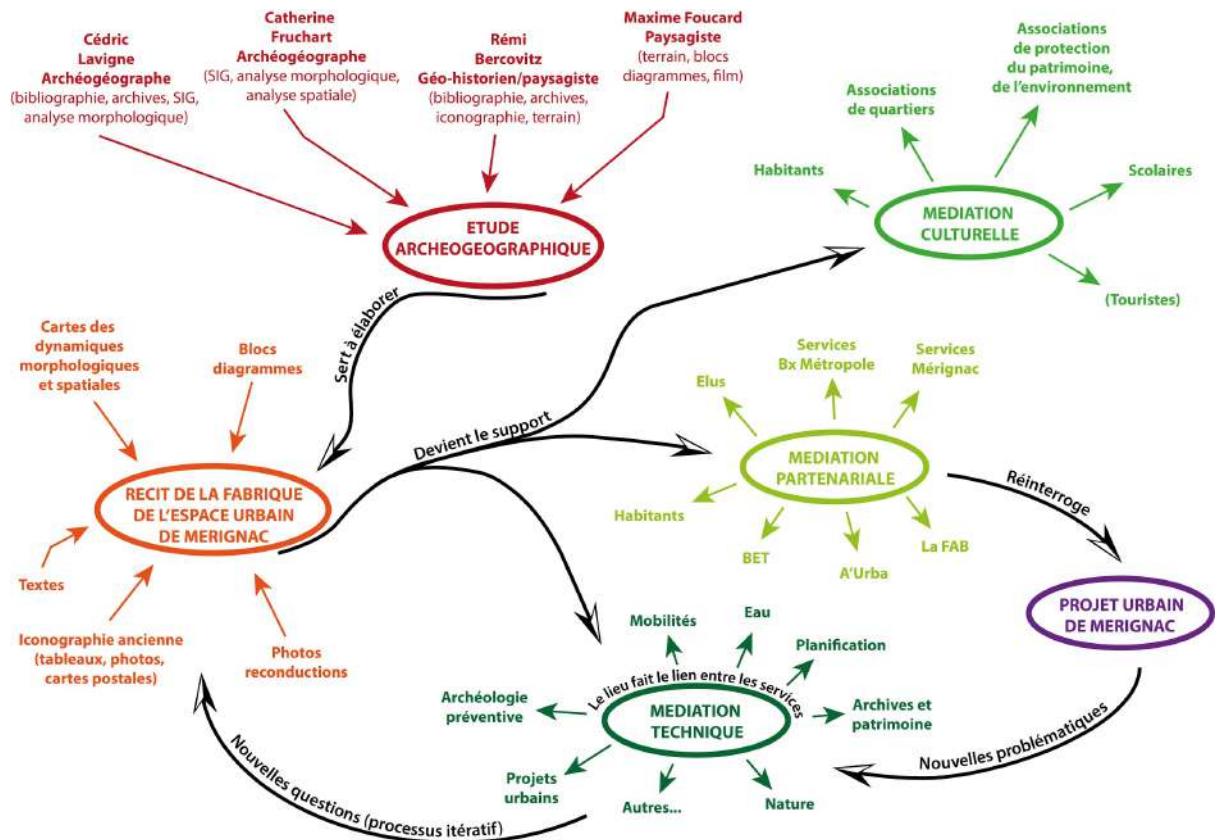


Figure 184 : Schéma du processus d'interactions de l'étude archéogéographique.

### 3.3. Construire des outils de sensibilisation : l'étude archéogéographique au service d'une culture partagée de la ville

L'étude archéogéographique n'est pas seulement un outil au service du projet urbain. Elle est aussi un support à partir duquel pourrait émerger une culture partagée de la ville. C'est pourquoi, nous avons été particulièrement attentifs à rendre la connaissance acquise accessible au plus grand nombre. Pour ce faire, il nous fallait trouver les modalités et les médias capables de « traduire » les résultats d'une recherche fondamentale en un discours compréhensible par tous. A l'heure où l'image animée devient de plus en plus centrale dans nos manières d'apprendre et de faire comprendre, le support audio-visuel nous est apparu comme particulièrement pertinent et adapté à la diffusion des savoirs issus de l'étude.

Partant, nous avons réalisé un film documentaire d'une douzaine de minutes qui synthétise les principaux résultats de l'étude. Abondamment illustré et utilisant un langage simple, ce film met en évidence les éléments saillants et les principaux points à retenir de l'étude. Il constitue en cela un outil de diffusion des savoirs de première importance qui pourra être mis à disposition des enseignants de la commune et dans les médiathèques de la ville.

# TABLE DES MATIÈRES

## INTRODUCTION

### 1. MÉRIGNAC AU DÉBUT DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE : UN TERRITOIRE RURAL LIÉ À BORDEAUX

- 1.1. Un territoire polycentrique...
- 1.2. et polarisé
- 1.3. Un territoire traversé par des voies de grand parcours
- 1.4. La tripartition d'un territoire à vocation agricole
- 1.5. Le réseau hydrographique et les aménagements liés à l'eau au cours du XIX<sup>e</sup> s.
- 1.6. Les domaines, entre ressources et ressourcement
- 1.7. Utopie physiocratique et mise en valeur des landes : le cas de la ferme expérimentale de Bellevue

### 2. L'EXTENSION URBAINE (FIN DU XIX<sup>e</sup>- MILIEU DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE)

- 2.1. L'implantation d'un grand lotissement sur l'interfluve de la Devèze et des Ontines (1880-1920)
- 2.2. L'extension de la tache urbaine vers l'Ouest (1920-1950)
- 2.3. L'affirmation d'une centralité : acte 1 (1850-1930)
- 2.4. L'émergence d'une potentialité à l'ouest de la commune : l'aérodrome de Mérignac-Teynac (1917-1939)
- 2.5. Une banlieue rurale et industrielle dans l'orbite de Bordeaux

### 3. LA GRANDE TRANSFORMATION (SECONDE MOITIÉ DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE-DÉBUT DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE)

- 3.1. Le problème du logement et le bidonville de Beaudésert
- 3.2. La fabrique de la ville moderne ; éléments de contexte
  - 3.2.1. Développer, viabiliser, aménager
  - 3.2.2. Construire des voies rapides
  - 3.2.3. Dynamique spatiale et temporelle du réseau viaire
- 3.3. Résidences, grands ensembles et zones pavillonnaires
  - 3.3.1. La cité du Parc
  - 3.3.3. Le quartier Ardillos Nord
  - 3.3.4. La ville auto-construite : le cas des Castors
  - 3.3.5. Les zones pavillonnaires
- 3.4. L'essor de l'urbanisme commercial
- 3.5. Affirmation du Bourg (acte 2) et déclassement de certaines centralités anciennes
- 3.6. Rythmes et logiques de l'extension de la tache urbaine (1960-2018)
- 3.7. La reconstruction de l'aéroport après guerre et l'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc

3.8. La trajectoire des écosystèmes historiques ; les espaces naturels, boisés, cultivés et les zones en eau de Mérignac, d'hier à aujourd'hui

3.8.1. Quels environnements naturels à Mérignac ?

3.8.2. Que sont devenus les espaces agro-pastoraux ?

3.8.3. Que sont devenus les cours d'eau ?

3.8.4. Que sont devenus les boisements d'autrefois ?

## **CONCLUSION**

1. Quand la connaissance des dynamiques de longue durée fait émerger de nouvelles problématiques : l'exemple de l'évolution des voies principales de Mérignac

2. Fabrique de l'espace urbain, héritages et résilience du territoire

2.1. Un centre, des centralités ; quel(s) modèle(s) de proximité pour la ville de demain ?

2.2. Espaces naturels urbains ; patrimoine arboré des anciens domaines

2.3. Les rivières urbaines, réservoirs de biodiversité et foyers de ressourcement

3. De nouveaux outils et des espaces de médiation et de sensibilisation au service d'une culture partagée de la ville

3.1. L'information cartographique et photographique pour un Observatoire des paysages et des dynamiques urbaines

3.2. Construire des espaces de médiation avec les porteurs de projet : l'étude archéogéographique au service des projets urbains

3.3. Construire des outils de sensibilisation : l'étude archéogéographique au service d'une culture partagée de la ville

## **TABLE DES MATIÈRES**