

L'ambition qui sous-tend cet aménagement est d'inscrire le projet d'urbanisme dans la mémoire d'une matrice territoriale et écologique, empreinte de sens et de potentialités, autrement dit, de réaliser une "couture" à la fois morphologique et écologique entre les héritages du passé et les projets futurs. Cette ambition est au diapason du développement durable qui, au travers de la promotion de nouveaux principes (principe de prévention et principe de précaution, notamment), dessine un nouveau rapport au temps et à l'espace et invite à la prise en compte du rôle de la mémoire et de l'héritage dans l'aménagement.

C'est la réponse à ce "cahier des charges" qu'expose cet article qui analysera, dans une première partie, l'organisation des formes planimétriques de la plaine rive droite de Bordeaux et leurs dynamiques de longue durée, puis, dans une seconde, la démarche de projet et l'articulation proposée entre formes héritées et formes créées¹.

APPROCHE ARCHÉOLOGÉOGRAPHIQUE DE LA PLAINE RIVE DROITE DE BORDEAUX

L'archéogéographie traite de la dynamique de l'espace géographique dans la longue durée. Elle place l'analyse des formes paysagères (trame de l'habitat, réseaux des voies et des chemins, dessin du parcellaire, formes orographiques et hydrographiques, formations superficielles des sols) au centre de son analyse et fait de la compréhension des héritages planimétriques, du déchiffrement de leur complexité historique, l'objet de son étude².

À travers l'exploitation des photographies aériennes, des cartes, des plans anciens et actuels, l'analyse vise à identifier les cohérences qui sous-tendent la morphologie des paysages, en faisant des liens entre des formes diverses dont la fonction actuelle ne permet plus de comprendre la logique passée (paléo-chenaux, chevelus et corridors éco-hydro-parcellaires, trames viaires et parcellaires), mais aussi en hybridant et en compilant des informations habituellement sectorisées. On abandonne donc les procédures classiques de la photo-interprétation et les modèles chrono-typologiques au profit d'un travail sur la combinaison des données physiques et sociales³, sur les processus dynamiques de transmission et de transformation des formes dans le temps et dans l'espace⁴ et sur l'articulation des représentations des différentes disciplines (géomorphologie, écologie du paysage, archéologie, archéogéographie), de façon à proposer de nouveaux objets. En rendant visible l'articulation entre les formes concrètes d'aménagement de l'espace par les sociétés dans la longue durée avec les réalités actuelles, l'archéogéographie permet de dépasser la description d'un état qualifié "d'initial" du site et de l'environnement et ouvre sur la compréhension d'un état hérité, chargé d'atouts, de potentialités, de contraintes ou de risques pour les projets contemporains.

Le cadre de l'étude et les documents de travail

L'analyse est conduite sur toute la terrasse alluviale (entre la Garonne et le front des coteaux) qui constitue l'entité géographique pertinente. L'étude des formes déborde donc des limites de la commune de Bordeaux et englobe le territoire des communes de Lormont, Cenon et Floirac situées dans l'espace désigné, l'objectif étant d'appréhender des objets géographiques dont la logique relève d'une autre échelle que celle du territoire communal.

1 L'auteur remercie Michèle Lartüe-Charlus, Directrice de l'Aménagement Urbain de la Ville de Bordeaux, Anne-Laure Moniot, Chef de la Mission Recensement du Paysage Architectural et Urbain de la Ville de Bordeaux et Flore Scheurer du Service du projet urbain pour la confiance qu'elles lui ont témoignée en lui proposant d'écrire cet article. Il remercie également Sandrine Lavaud d'avoir accepté d'intégrer ce texte à l'ouvrage *Représenter la ville*.

2 Chouquer 2000 ; *ibid.* 2003 ; *ibid.* 2007 ; *ibid.* 2008.

3 Foucault 2003, 227-246 ; Pinoteau 2003, 247-262 ; Noizet 2005, 109-128.

4 Marchand 2003, 93-114 ; Robert 2003, 115-132 ; Watteaux 2009 ; Brigand 2010.

Les plans cadastraux anciens (1822) et actuels (2010) sont les documents source de l'analyse. Ce choix s'explique à la fois par les qualités propres de ce type de document (échelle, précision du relevé géométrique) et par la possibilité d'en comparer le dessin sur un pas de temps relativement long (ici 190 ans environ). Ponctuellement, quelques cartes anciennes sont également exploitées⁵.

Description des formes

L'examen du plan cadastral de 1822 (fig. 2) appelle quelques premiers commentaires. On constate, d'abord, que la plaine rive droite de Bordeaux est, au début du XIX^e siècle, un espace encore totalement voué à l'agriculture (même si la nature des cultures n'apparaît pas sur le plan cadastral), faiblement occupé par un habitat au tissu lâche, organisé le long de quelques voies principales. On observe, ensuite, que cette plaine est drainée par cinq ruisseaux qui, après avoir incisé de profonds talwegs dans le plateau calcaire, se jettent dans la Garonne (ruisseaux de Jacotte, de la Souys, de Tregey) ou se perdent dans le réseau des fossés qui bordent les chemins et délimitent la plupart des parcelles. Cette circulation dense de l'eau de surface dans la plaine tranche nettement avec ce qui s'observe sur le plateau, beaucoup plus sec, et signe une des problématiques majeures de cet espace : celui de la gestion de l'hydromorphie des sols. Enfin, le report des courbes de niveau actuel, outre qu'il fait apparaître la rupture topographique des coteaux, permet de remarquer que la ligne de berge de la Garonne a considérablement évolué entre le début du XIX^e siècle et aujourd'hui, plusieurs secteurs gagnés sur le fleuve apparaissant au nord et au sud du Pont de Pierre.

Ces premiers commentaires invitent un approfondissement de l'analyse des formes. Plusieurs niveaux de lecture peuvent être réalisés, que l'exposé conduit à distinguer par commodité : celui des formes ponctuelles (habitat) et linéaires (voies et chemins), nécessairement très liés ; celui des formes surfaciques (parcellaires au sens large) qui relèvent d'une logique d'aménagement, pour partie différente de celle des voies et de l'habitat.

Le réseau des voies et ses relations avec l'habitat

Longtemps périodisée, l'étude des réseaux routiers se place aujourd'hui, résolument, dans une perspective de longue durée et intègre, désormais, les héritages de toutes les époques⁶. L'hypothèse de travail qui fonde ce type d'analyse est que le réseau routier actuel est constitué de l'empilement de strates successives et qu'il contient, en lui-même, les indices de sa propre histoire. Dès lors, il ne s'agit plus de reconstituer un ancien réseau, à partir de segments attestés et datés (soit par les textes, soit par l'archéologie), mais de partir de la cartographie du réseau actuel pour tenter de reconnaître, par une analyse régressive des formes, ses itinéraires et tracés successifs⁷.

Deux grands types de réseaux de voies peuvent être individualisés sur notre secteur d'analyse (fig. 3). Des voies de grand parcours, d'abord, dont la logique dépasse le cadre de la fenêtre d'étude ; des voies de liaison locale qui relient les habitats les uns avec les autres. S'agissant du premier type, l'analyse conduit à distinguer deux ensembles. Le premier est constitué par de grandes voies rectilignes, en rupture avec le parcellaire et donc avec l'habitat tel qu'il existe à la date du plan (en vert). Il s'agit des grandes percées réalisées à la fin du XVIII^e et au XIX^e siècle par le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, en vue d'améliorer le réseau de circulation hérité

5 *Plan des villes, châteaux et faubourgs de Bordeaux avec ses environs* dressé par Claude Masse en 1705 (AN, N II Gironde 2-1) ; *Plan de Bordeaux et de ses environs* dressé par Matis vers 1716-1717 (AD Yvelines, A 323) ; *Plan général du projet d'un pont à établir sur la Garonne devant Bordeaux* dressé par Didier en 1809 (AM Bx., Fi 40 A28723PP01) ; *Plan général du projet de la nouvelle avenue du Pont de Bordeaux* dressé par l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Gironde en 1813 (AD Gironde, 2 Fi 2634 g).

6 Robert & Verdier 2009 ; Watteaux 2009.

7 On entend par itinéraire l'axe théorique qui relie un point A à un point B et par tracé, la forme que prend cette liaison dans l'espace, celui-ci pouvant connaître des déplacements dans le temps sans que, pour autant, la desserte de l'itinéraire soit remise en cause.

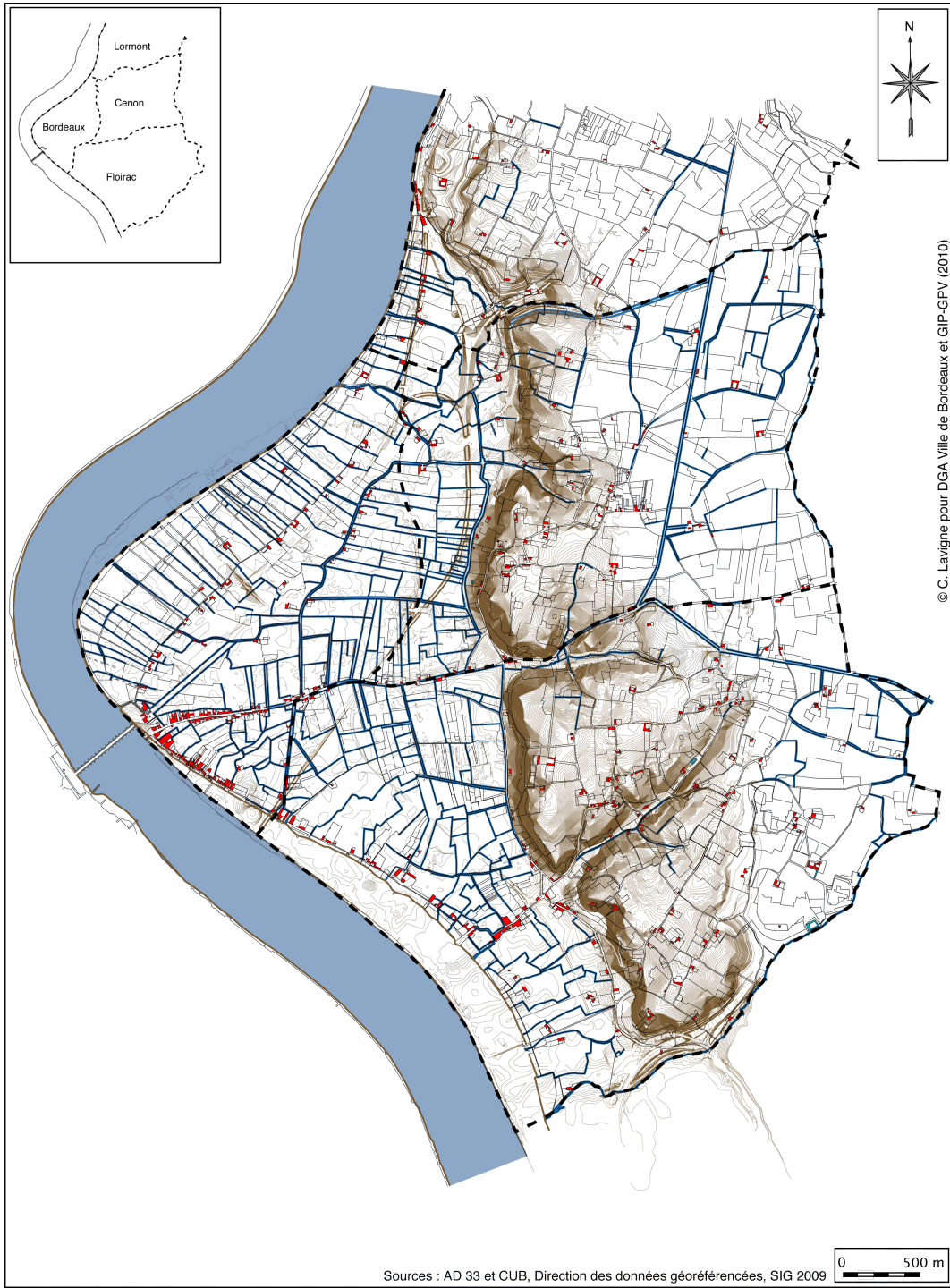


Fig. 2. Plan cadastral de 1822 des communes de la plaine rive droite de Bordeaux (Bordeaux, Lormont, Cenon et Floirac) avec report du réseau orographique actuel.

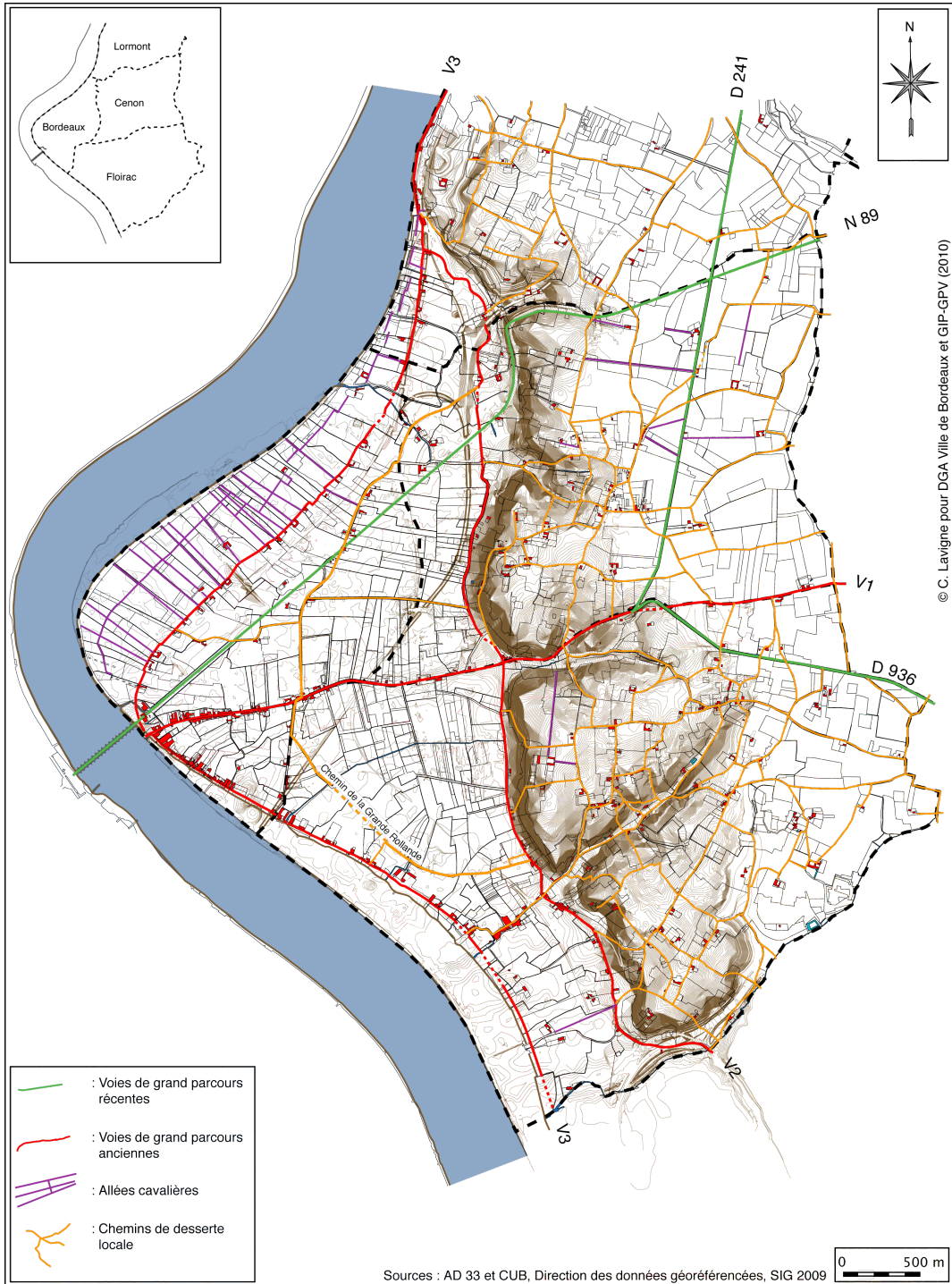


Fig. 3. Le réseau des voies et sa relation avec l'habitat, d'après le plan cadastral de 1822 (communes de Bordeaux, Lormont, Cenon et Floirac).

de l'Ancien Régime. Trois voies se rattachent à cet ensemble : l'avenue Thiers, dont le tracé est figuré sur le plan alors que sa construction n'est effective que sur 500 m au débouché du Pont de Pierre ; les routes départementales 241 et 936 qui, depuis Cubzac-les-Ponts pour la première et Branne pour la seconde, s'embranchent au lieu-dit La Caussade sur l'ancienne rue de la Benauge, à hauteur des Quatre-Pavillons.

Le deuxième ensemble de voies de grand parcours, que l'analyse conduit à isoler, est constitué par des voies dont le tracé est, lui, parfaitement articulé au dessin parcellaire et au réseau de l'habitat (en rouge). Trois voies se rattachent à cet ensemble : 1- la rue de la Benauge (noté V1 sur le plan) qui, depuis un ancien lieu de passage sur la Garonne, situé à une centaine de mètres en amont du Pont de Pierre, traverse la plaine et gravit la côte de Monrepos où elle se prolonge vers l'est en direction de Tresses. Cette voie agrège l'habitat sur ses 500 premiers mètres, lequel s'organise en chapelet le long de son tracé. Elle constitue, par ailleurs, la limite des communes de Cenon et de Floirac, ce qui est un indice de sa possible ancienneté ; 2- la voie située au pied des coteaux (aujourd'hui avenue Pasteur puis cours Victor-Hugo) qui, depuis Latresne (et bien au-delà au sud), relie le bas du vieux bourg de Lormont (voie V2) ; 3- une voie, aujourd'hui disparue, dont le tracé longe grossièrement le cours de la Garonne, agglomérant l'habitat le long de son tracé (V3).

Quelle datation proposer pour ces voies ? Les travaux des historiens de l'Antiquité apportent sur ce point quelques éléments de réponse, même si, en l'absence de données archéologiques sur la fenêtre d'étude, le raisonnement reste largement déductif. Deux voies de l'époque romaine ont été partiellement identifiées, en rive droite de la Garonne, à partir de documents d'origine antique (carte de Peutinger⁸ et itinéraire d'Antonin⁹), de bornes milliaires, d'observations archéologiques et d'indices toponymiques (fig. 4).

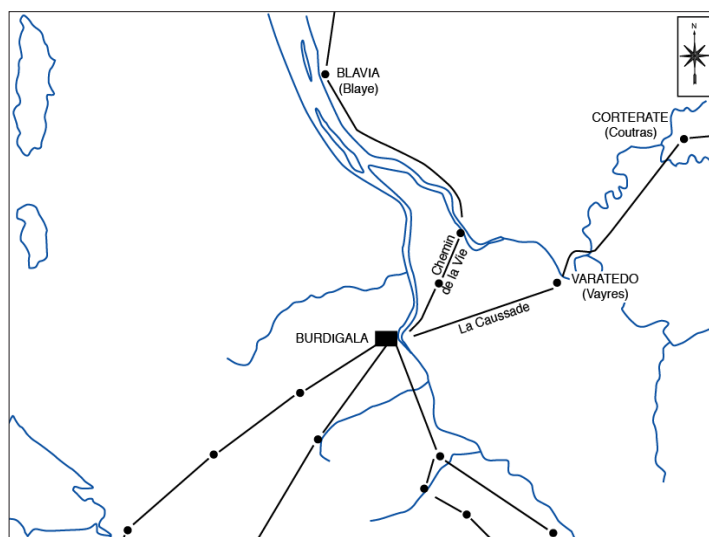


Fig. 4. Carte des principales voies autour de Bordeaux à l'époque romaine, d'après l'itinéraire d'Antonin, les découvertes archéologiques et les indices toponymiques.

8 Copie du XIII^e siècle d'une carte routière romaine datée du règne de l'empereur Caracalla (211-217).

9 Énumération géographique des territoires de l'Empire sous Antonin le Pieux ou Caracala Antonin, au III^e siècle de notre ère, rédigé sous le règne de Dioclétien, vers 280, sur la base d'une carte aujourd'hui disparue établie vers 210. L'itinéraire d'Antonin donne la liste des étapes et des distances qui les séparent pour toutes les routes qu'il cite.

La première relie Bordeaux (*Burdigala*) à la station de Vayres (*Varatedo*), distante de 18 milles. Cette voie est identifiée au chemin de la Caussade (la chaussée) puis de la Moune (*munia*, contraction de *muneta*, route empierrée) qui traverse Cenon puis Artigues-Près-Bordeaux. Dans la plaine, cette voie se prolonge en direction du fleuve par la rue de la Benaugue (notée V1 sur le plan) et aboutit à une centaine de mètres en amont du Pont de Pierre. On reconnaît ici le pavé de Peyrat dont André Donis, qui a livré la synthèse de référence sur l'histoire de La Bastide¹⁰, a montré l'importance au cours de l'Époque moderne. Sa datation serait donc beaucoup plus haute. La seconde voie relie Bordeaux à Blaye (*Blavia*) dont elle est distante de 22 milles. Elle est identifiée au chemin de la Vie (*via*, voie en latin) qui traverse les marais d'Ambarès-et-Lagrave. Le tracé de cette voie, également mentionnée par André Donis, n'est pas connu en direction du sud, vers Carbon-Blanc et Lormont, et on ignore en quel point elle permettrait de franchir la Garonne : à Lormont, en bas du vieux bourg, avec une liaison vers Bordeaux par bateau, comme cela se pratiquait jusqu'en 1768 pour le passage de la poste ? À la Bastide, au point de jonction de la rue de la Benaugue, où plusieurs petits ports d'embarquement (La Bastide, Trejey), permettant la traversée du fleuve, ont fonctionné jusqu'à la construction du Pont de Pierre ? Si tel est le cas, il est tentant d'identifier la voie V3, que la description d'André Donis permet d'assimiler au petit chemin (ou marchepied) de Queyries, comme étant la voie romaine tant de fois mentionnée mais jamais localisée par les historiens et les érudits locaux. Reconnaissons, néanmoins, qu'en l'absence de preuves archéologiques, l'hypothèse reste fragile. Quant à la voie V2, au pied des coteaux, aucun élément de chronologie ne permet de la dater et Donis ne la mentionne qu'en passant (sous le nom de chemin de Lormont). Il reste que son développement nord-sud et la liaison qu'elle opère entre tous les bourgs de la rive droite de la Garonne permettent d'envisager une datation haute (médiévale ?). Dans les trois cas, l'articulation de ces voies avec le parcellaire et l'habitat en fait des formes particulièrement durables de la planimétrie héritée même si l'une d'elles (le marchepied de Queyries) a aujourd'hui disparu.

Le deuxième type de voies que l'analyse permet d'identifier est constitué par des voies de liaisons locales (fig. 3). On distinguera, là encore, deux ensembles. Le premier est constitué d'allées cavalières (en violet) qui permettent de relier les grandes maisons de maître situées en bordure de la voie V3 (au nord du Pont de Pierre) au fleuve. Elles semblent relativement récentes quant à leur datation (Époque moderne). Le deuxième ensemble est constitué par un lacs de voies, au tracé très irrégulier, dont la logique est clairement de relier les habitats les uns avec les autres (en orange). Ce réseau est particulièrement dense sur le plateau, où l'habitat est très dispersé, alors qu'il est plus discret dans la plaine où il s'organise préférentiellement, on l'a dit, le long des voies de grand parcours. Une seule voie de ce type retient ainsi l'attention, qui relie le nord de la plaine au port de Trejey, au sud. Cette voie est décrite par André Donis sous le nom de chemin de la Grande-Rollandie. Mais plusieurs limites de parcelles et tronçons de chemins, au sud de la plaine, peuvent être mis en relation avec cette voie et conduisent à envisager l'hypothèse d'un tracé plus ample, formant un arc de cercle par rapport au front des coteaux, contournant ainsi le centre de la plaine.

Aucune datation de ce réseau ne peut être proposée, sur la base de cette description sommaire, tout ou moins. Nous proposerons donc une datation large, de simple vraisemblance, allant du Moyen Âge au XIX^e siècle.

Outre les voies, d'autres formes linéaires retiennent l'attention en raison de leur rôle dans la genèse et la dynamique des formes de la plaine. Il s'agit d'axes forts du parcellaire, qui longent le fleuve et en reproduisent grossièrement la courbure du méandre (fig. 5).

Le premier axe est constitué par une longue limite parcellaire parallèle à la voie V3, au nord du Pont de Pierre. Il est doublé par un second, parallèle, lui, à la berge actuelle de la Garonne. Les travaux d'André Donis permettent d'identifier cette limite à la levée de Queyries, digue de 2500 m de long construite entre 1848 et

10 Donis 1920.

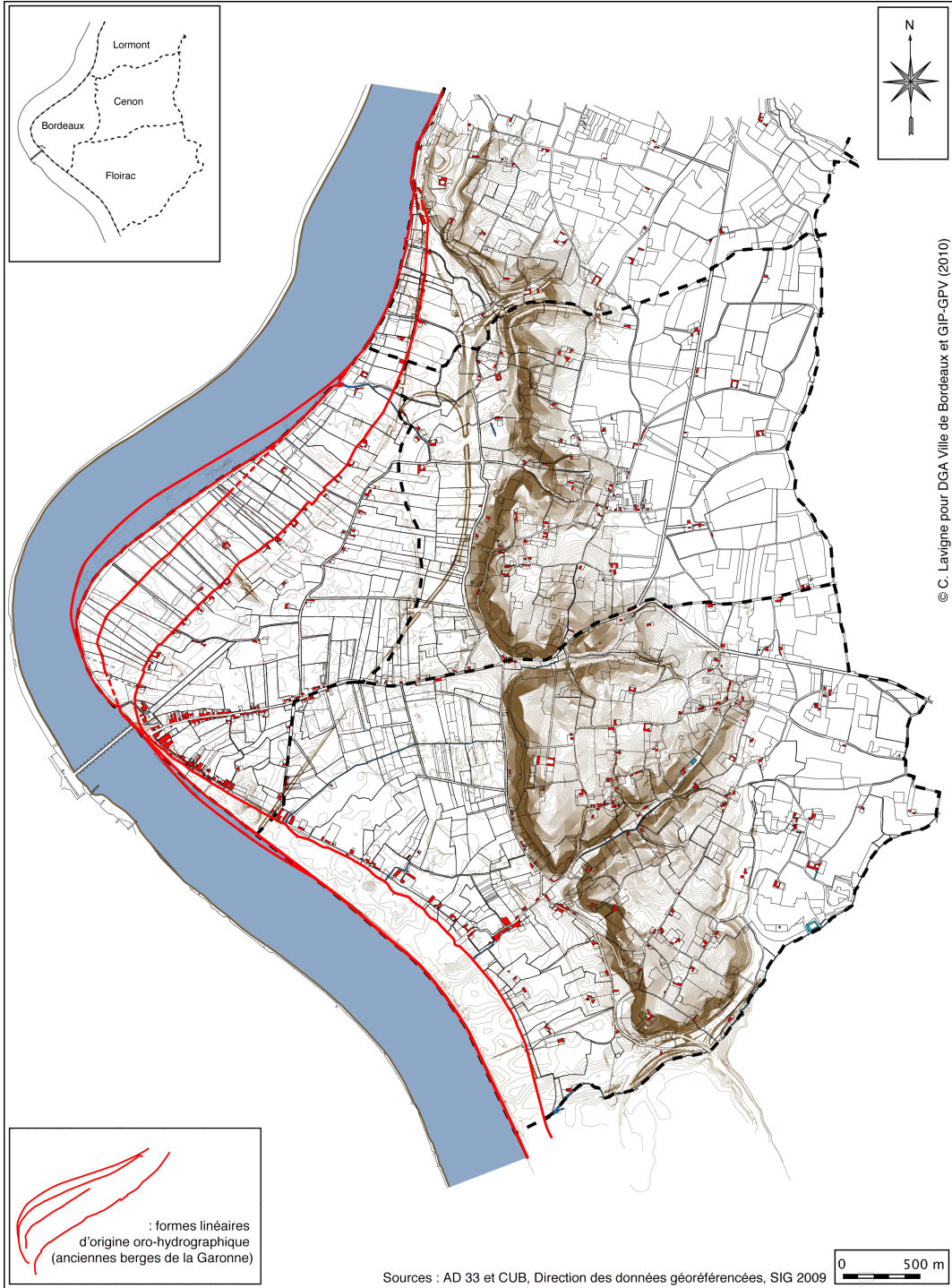


Fig. 5. Les lignes successives des berges de la Garonne, d'après le plan cadastral de 1822.

1857, dont la crête fut rapidement transformée en chemin vicinal afin de permettre de relier Lormont à La Bastide, autrement que par le petit chemin de Queyries. En avant de cette digue, se trouvait une préceinte, l'espace entre les deux limites étant planté de vimières et d'aubarèdes, indice d'une conquête récente sur les alluvions du fleuve. Cette préceinte fut construite en moellons en suivant la "laisse" des marées ordinaires. Détail intéressant rapporté par André Donis, le sieur Géraud, propriétaire riverain de la levée de Queyries indique que "jamais il n'y eut de chemin de halage destiné à tirer les bateaux sur cette partie du fleuve. De temps immémorial, les bateliers ont toujours remonté le fleuve sans pareil secours"¹¹.

La superposition du plan cadastral ancien et de la BD topo actuelle permet de constater que cette préceinte constitue la limite de la berge de la Garonne en 1822 et permet d'interpréter, par prolongement du raisonnement, les autres limites (y compris la voie V3), comme autant de lignes successives de la rive droite du fleuve, enserrées dans la terre ferme après l'avancée de la berge.

Plusieurs cartes et plans anciens fournissent des hypothèses de datation de ces éléments paysagers d'origine oro-hydrographiques et permettent de calibrer dans le temps cette avancée du méandre vers l'ouest. Le *Plan du cours de la Garonne devant Bordeaux* de 1840 montre ainsi le gain de terre réalisé au sud du Pont de Pierre ("Alluvions de 103 hectares de superficie produite par la digue") grâce à la construction d'un ouvrage de protection de la berge (fig. 6). Cette digue apparaît déjà sur le plan cadastral de 1822, mais pas sur la carte de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de 1813, ce qui laisse penser que sa construction se situe entre les deux levés, soit dans les années 1815-1820.

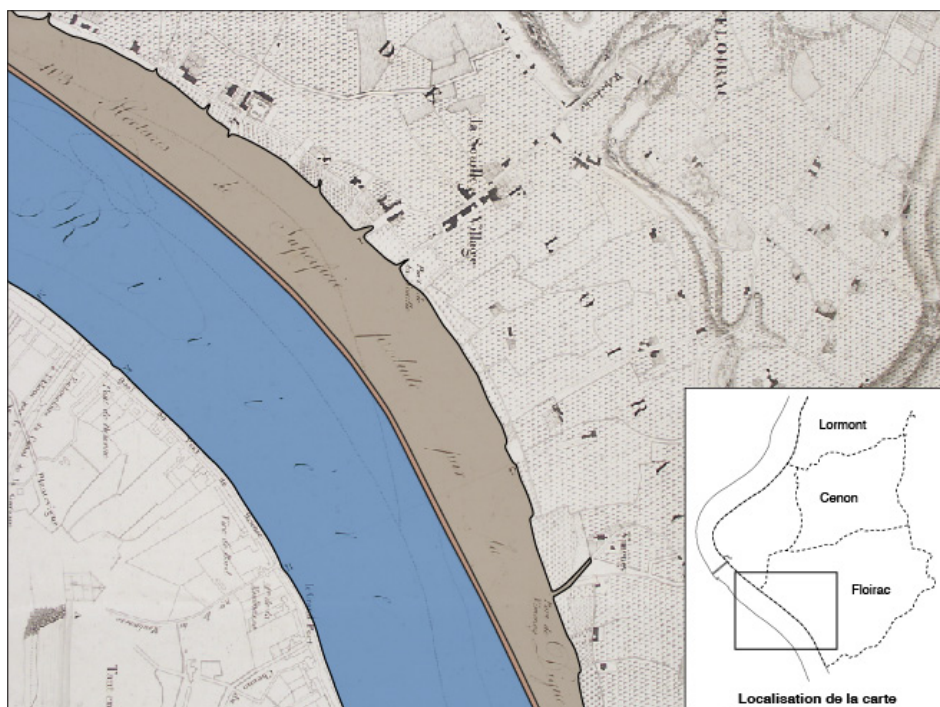


Fig. 6. Plan du cours de la Garonne devant Bordeaux (1840) indiquant la présence d'une digue au sud du Pont de Pierre et le gain de 103 ha d'alluvions sur le fleuve.

11 Donis 1920.



Fig. 7. La berge du fleuve, d'après le *Plan du cours de la Garonne depuis le Pont de Bordeaux jusqu'au mouillage de Lormont*, en 1825.

Le *Plan du cours de la Garonne depuis le Pont de Bordeaux jusqu'au mouillage de Lormont* dressé sous les ordres de Beautemps-Beaupré, en 1825, figure la berge de la Garonne au nord du Pont de Pierre et l'engrèvement de la partie septentrionale du méandre que constitue le banc de Queyries (fig. 7). On y distingue parfaitement les chemins qui s'arrêtent en bordure de la berge (antérieurement à la levée de Queyries) et la limite en arc de cercle (la préceinte) qui marque une des étapes de la conquête de ce banc.

Soixante ans plus tard, le plan cadastral de 1884 livre une image très différente de ce secteur (fig. 8). Outre l'urbanisation qui a gagné, on constate que la berge est en cours de progradation, un quai étant alors figuré en avant de la bordure du fleuve. Le trait rouge indique qu'il ne s'agit encore que d'un projet, ce qui conduit à dater sa construction de la dernière décennie du XIX^e siècle. André Donis livre sur la construction de ce quai des informations intéressantes. Il a été édifié à partir des décrets des 8 août 1873 et 8 janvier 1874, fixant les alignements de la rive droite du port de Bordeaux. On incorpora ainsi, dans le domaine public, toute la zone comprise entre la berge et le chemin vicinal (la levée de Queyries), le chemin vicinal lui-même et la zone comprise entre le chemin vicinal et la ligne des bornes plantées en 1848 pour limiter le chemin de halage de la berge, considérablement avancé dans le lit de la rivière. La zone présente une surface très étendue dont la largeur varie entre 40 m en aval et 150 m en amont. Une partie de ces vastes terre-pleins a été concédée en 1890 à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans pour y établir des halles, des dépôts de marchandises et tout un réseau de voies ferrées rattachées à la ligne principale ou servant de raccordement avec la gare de l'État.



Fig. 8. La progradation du méandre au nord du Pont de Pierre : le projet du quai Brazza sur le plan cadastral de 1884 (en rouge).

Les cartes anciennes et les informations rapportées par André Donis permettent de calibrer cette avancée du méandre vers l'ouest (fig. 9). Les flèches indiquent le sens de la progradation, les chiffres, la chronologie de cette avancée. La première étape (1) concerne le secteur compris entre le petit chemin de Queyries (V3) et la préceinte, au nord du Pont de Pierre. Elle pourrait couvrir la période XV^e - $XVIII^e$ siècle, mais les informations manquent à ce sujet. La seconde étape (2) concerne les berges situées au sud du Pont de Pierre. Cette conquête sur la Garonne a été réalisée entre 1815 et 1820. La troisième étape (3) porte sur la partie située au nord du Pont de Pierre. Elle date des années 1848-1857. La dernière étape, enfin, toujours dans le même secteur (4), a lieu une trentaine d'années plus tard, soit dans les années qui suivent les décrets de 1873 et de 1874.

Les formes surfaciques

Les travaux réalisés dans le domaine de l'archéogéographie obligent à abandonner, on l'a dit, certaines des pratiques et des idées qui fondent traditionnellement l'étude des formes des paysages. Ainsi, il n'est plus possible, aujourd'hui, de réduire les discontinuités, les différences spatiales et de ramener l'infinie variété des situations locales à quelques types et sous-types généraux. Le temps des formes paysagères s'avère d'une grande diversité et cette diversité est précisément constitutive des lieux. Pour rendre à cette réalité toute sa dynamique, deux

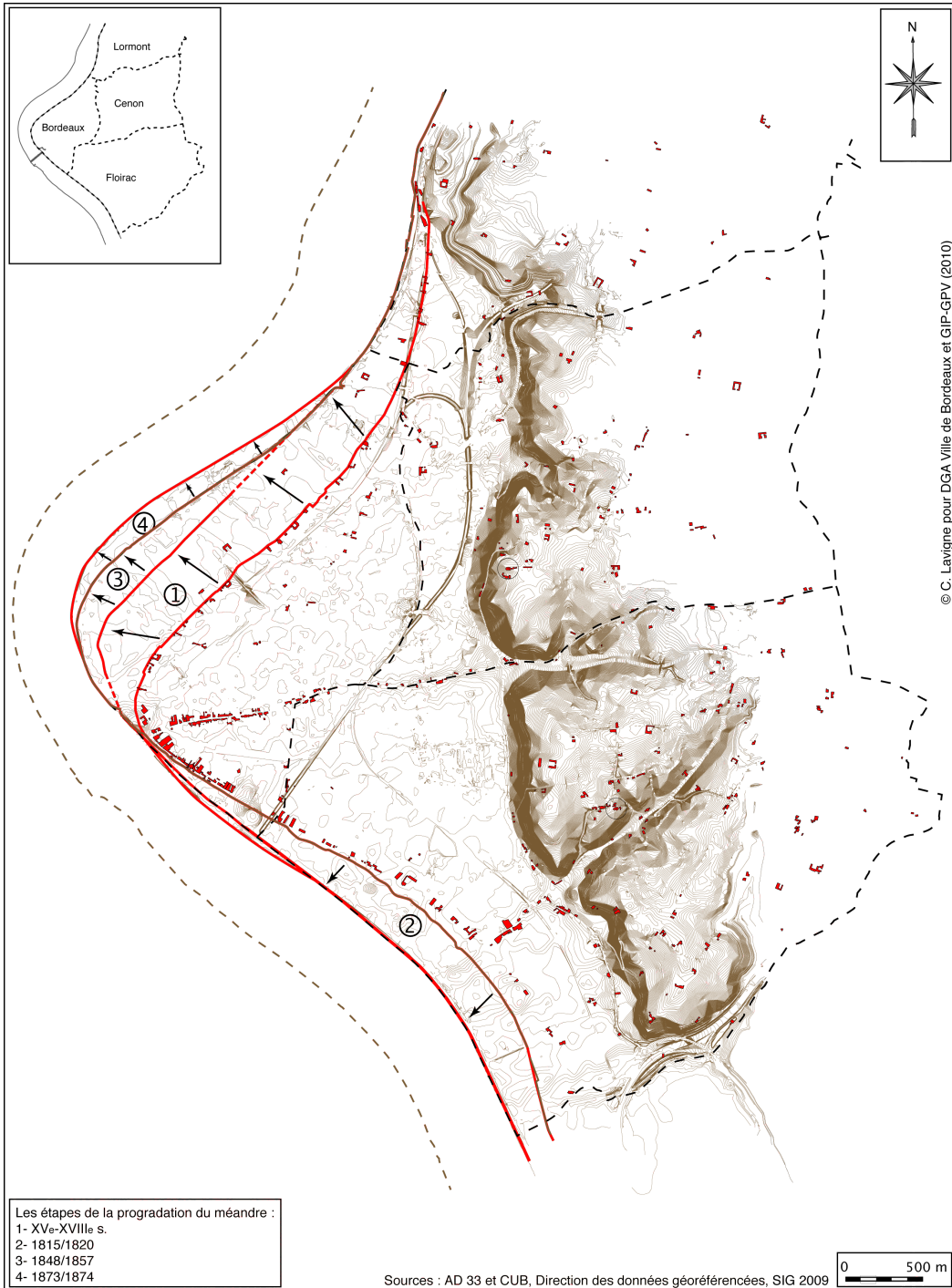


Fig. 9. La progradation du méandre de la Garonne au cours du temps, d'après le plan cadastral de 1822.

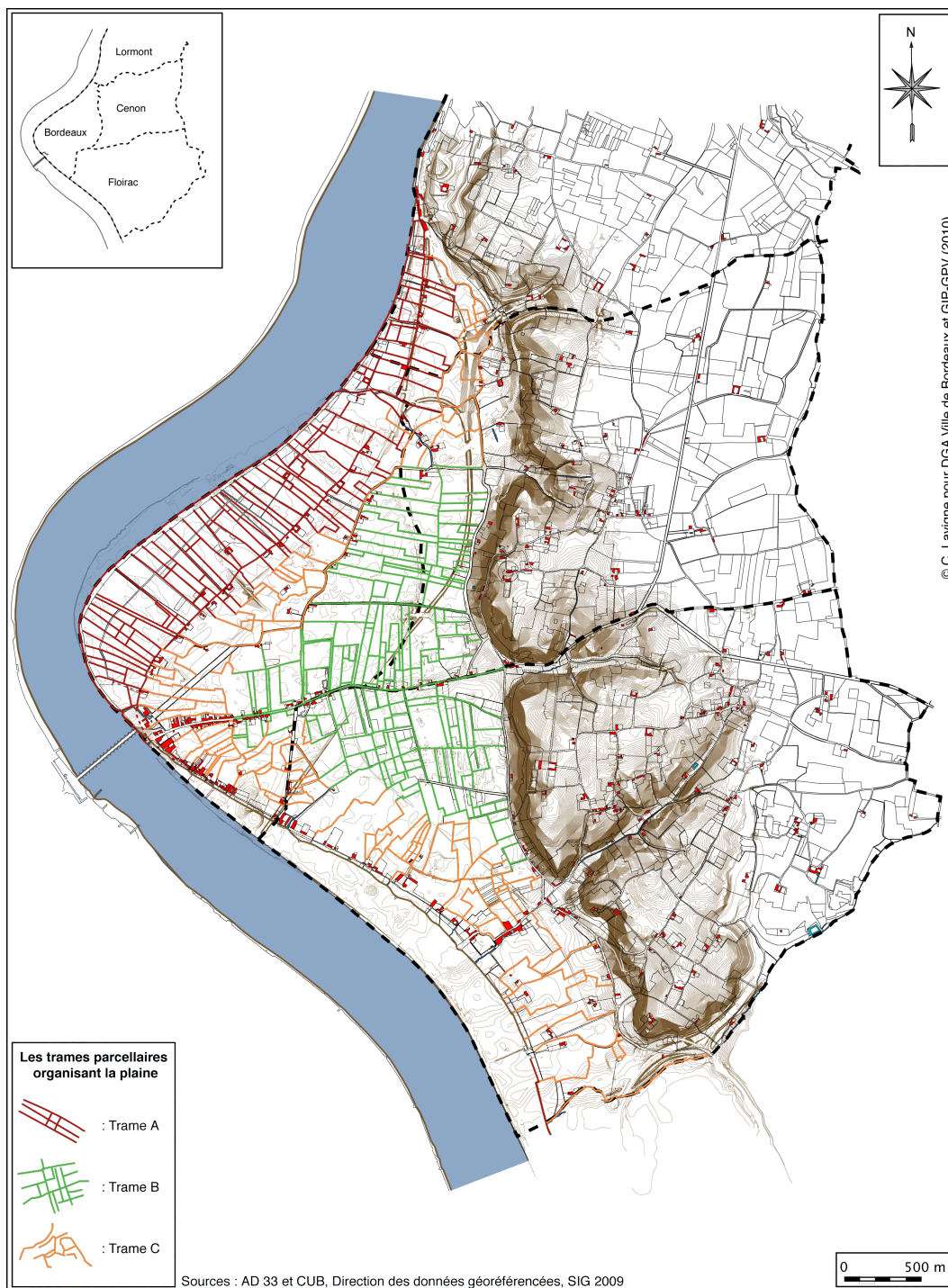


Fig. 10. Le style parcellaire hérité de la plaine alluviale, d'après le plan cadastral de 1822 (communes de Bordeaux, Lormont, Cenon et Floirac).

notions sont utilisées, que nous définissons ici, préalablement à l'analyse¹². La première est la notion de **style parcellaire hérité** qui évoque, par la cartographie de détail, la différence de style du dessin parcellaire traduisant des héritages complexes dont la variation est forte, y compris à l'échelon local. Il ne s'agit pas d'un classement typologique des formes, mais de la constatation dynamique d'un ensemble de différences formelles qui rendent compte des héritages dont les paysages sont porteurs. Le deuxième concept utilisé est celui de **morphogène**, qui exprime la classe des linéaments paysagers qui exercent une influence persistante sur les formes, bien au-delà de leur époque de création et de fonctionnement. Les morphogènes sont au cœur du processus de transmission tout en étant source de mobilité.

Sur la base de ces notions, les formes agraires de la plaine, observables sur le plan cadastral de 1822, peuvent être organisées en trois trames différentes (fig. 10).

La première, que nous dénommerons, par convention, trame A (en rouge), se développe en éventail entre la voie V3, qui en marque plus ou moins nettement la limite vers l'est, et la berge du fleuve, dans la partie située au nord du Pont de Pierre. Elle se caractérise par un découpage en lanières plus ou moins parallèles, dont les allées cavalières, décrites précédemment, constituent les lignes de force et conditionnent la subdivision, jouant ainsi un rôle de morphogène. La seconde trame est localisée au pied des coteaux et s'avance en pointe vers le fleuve, de part et d'autre de la rue de la Benaugue qui en constitue l'épine dorsale (trame B, en vert). Elle se caractérise par un découpage des formes parcellaires en longues lanières, d'orientations tantôt nord-sud, tantôt est-ouest, que quelques lignes de forces permettent d'organiser en quelques grands quartiers. La dernière trame, enfin, est située entre les deux précédentes et se caractérise par un style parcellaire beaucoup plus irrégulier, avec des formes ductiles et souples qui reproduisent, dans leur agencement global, la courbe du méandre de la Garonne (trame C, en orange).

Comment interpréter ces formes ? La constatation de la différence des styles parcellaires livre un premier élément de réponse dans la mesure où elle permet de distinguer des formes relativement géométriques et régulières, donc relevant potentiellement d'une phase d'aménagement concertée sinon planifiée (trames A et B), et d'autres, plus irrégulières (trame C). En l'absence de textes documentant de telles opérations d'aménagement – encore que notre expérience nous a enseigné que les sources écrites ne s'appareillent jamais de façon aussi mécanique avec les formes –, c'est de l'approfondissement de l'analyse morphologique que vient la réponse.

La carte compilée (fig. 2) est constituée, on l'a dit, de l'hybridation du plan cadastral ancien et du fond orographique actuel de la BD Topo de l'Institut Géographique National (IGN). Les courbes de niveau, qui constituent ce fond, sont issues d'une restitution photogramétrique réalisée à partir d'une mission aérienne verticale effectuée en 2004 par l'IGN et sont renseignées par un maillage de points côtés naturels levés sur le terrain (couche TO-PTCOT du Système d'Information Géographique de la Communauté Urbaine de Bordeaux). Telles que livrées par le SIG, ces courbes permettent de saisir du premier coup d'œil la rupture topographique des coteaux et les profonds talwegs qu'ont incisés les ruisseaux qui drainent le plateau. Mais en changeant la carte, c'est-à-dire en faisant évoluer la représentation cartographique, c'est un tout autre objet qui apparaît, beaucoup plus intéressant pour notre propos. En affectant une couleur à chaque courbe de niveau suivant une échelle chromatique par pas de 50 cm, allant du bleu foncé pour la courbe des 2 m au violet pour celle des 6 m, on obtient, en effet, une carte hypsométrique offrant une image saisissante des infimes variations de la topographie de la plaine (fig. 11).

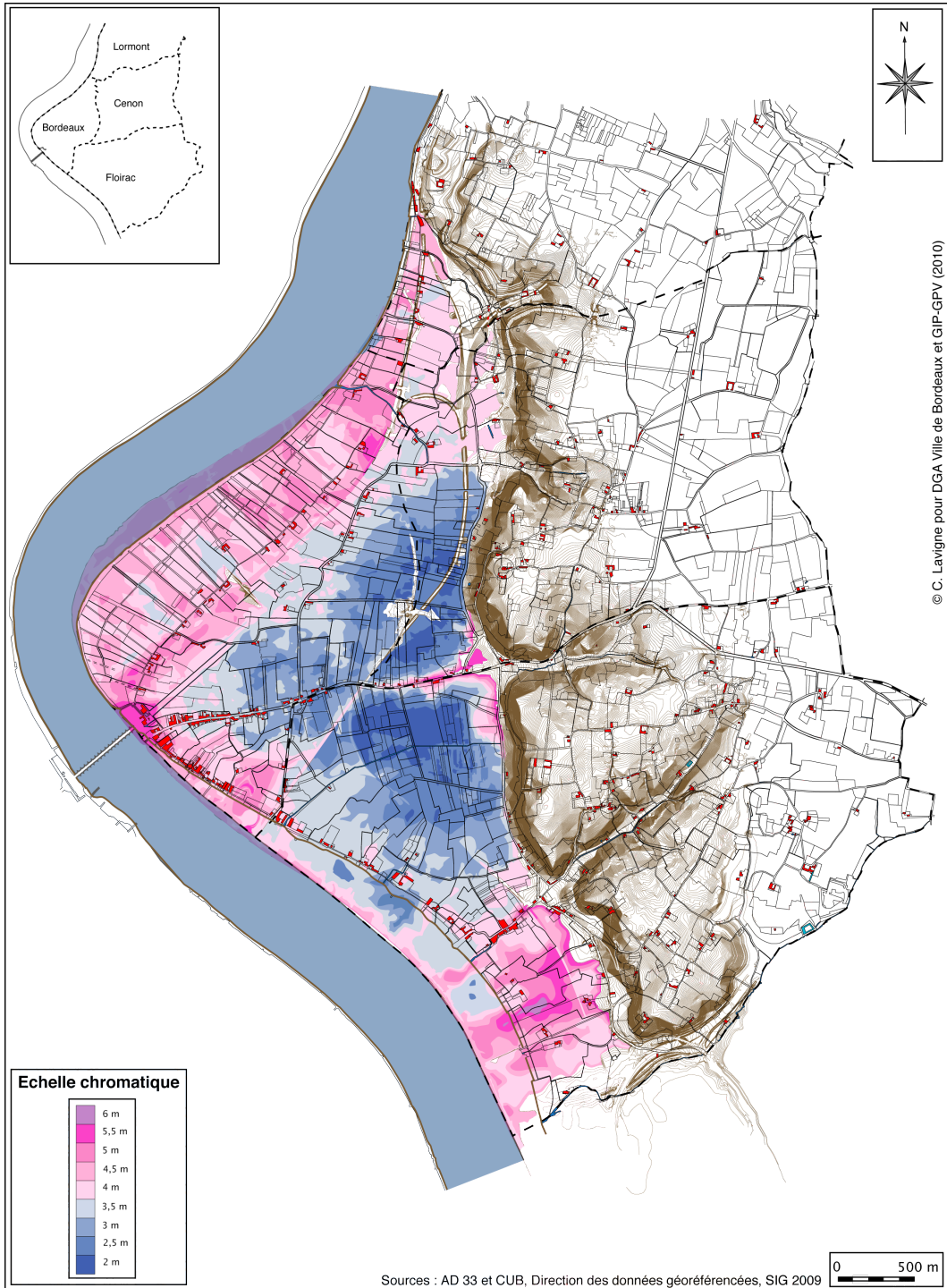
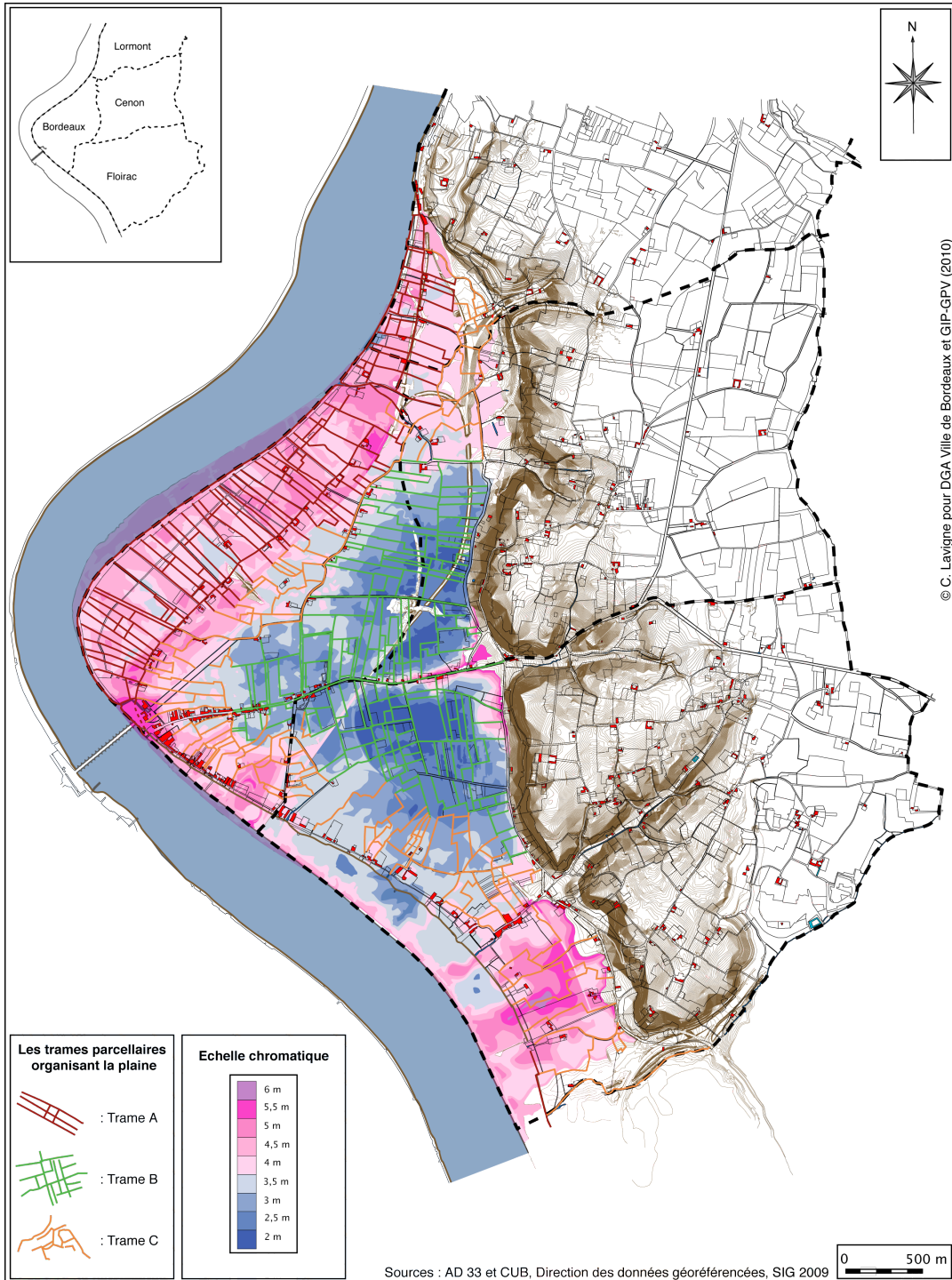


Fig. 11. Carte hypsométrique de la plaine alluviale en rive droite de la Garonne, d'après le plan cadastral de 1822 et la BD Topo de l'IGN.



© C. Lavigne pour DGA Ville de Bordeaux et GIP-GPV (2010)

Fig. 12. L'hybridation des formes agraires et de la micro-topographie de la plaine alluviale d'après le plan cadastral de 1822 et la BD Topo de l'IGN.

Apparaissent, ainsi, au pied des coteaux, s'avancent en pointe en direction de la Garonne, une zone "froide" correspondant à un secteur topographiquement déprimé de la plaine (en bleu sur la carte), une zone "tiède" formant ceinture autour (en bleu clair et rose clair) et une zone "chaude", au nord du Pont de Pierre (en rose foncé). Ce zonage de la micro-topographie de la plaine en trois secteurs évoque, immédiatement, la partition des formes agraires décrite précédemment, en trois trames distinctes, et conduit donc à proposer une carte mixte de ces deux dimensions, physiques et sociales, de l'espace géographique (fig. 12).

La carte ainsi produite appelle plusieurs commentaires. Elle confirme, d'abord, l'impression première puisqu'elle montre la totale hybridation entre les formes agraires et la micro-topographie, la trame B (en vert) correspondant au secteur le plus déprimé de la plaine, la trame A (en rouge) à celui le plus exhaussé et la trame C (en orange) à la zone intermédiaire. Elle livre, ensuite, la clef d'interprétation de la genèse et de la dynamique des formes planimétriques mais également celle de la formation de la couverture sédimentaire de la plaine. Le réseau B peut ainsi être interprété comme un parcellaire de drainage et d'assèchement d'un ancien marais, isolé de la Garonne par l'exhaussement du bourrelet alluvial en bordure du fleuve. Outre les indices morphologiques et topographiques, l'hypothèse est étayée par la toponymie locale, fixée sur l'ancien cadastre, qui mentionne, sur le plan de la section B de la commune de Floirac, un lieu-dit "Marais". Elle l'est également par les cartes des XVII^e et XVIII^e siècles qui font figurer, dans la partie centrale de la plaine, une vaste zone de prairie qui tranche avec les parcelles de vignes situées en bordure du fleuve (fig. 13). Elle est conforme, enfin, aux dires d'André Donis qui mentionnent, à de nombreuses reprises, l'engorgement de ce secteur.



Fig. 13. Les prairies du marais intérieur, d'après le *Plan général du projet de la nouvelle avenue du Pont de Bordeaux*, en 1813.

Bien que non documenté (à notre connaissance) par les textes, ce parcellaire de dessèchement pourrait dater de la deuxième moitié du XVII^e siècle par comparaison avec la chronologie d'opérations similaires conduites dans le Blayais, après l'édit d'Henri IV du 8 avril 1599 portant sur le dessèchement des marais et paluds¹³. Le chemin de la Grande-Rollande, formant un arc de cercle par rapport à l'axe des coteaux, peut dès lors être interprété comme une voie de contournement de ce marais intérieur (fig. 3). Si on retient cette hypothèse, la trame C, qui fait ceinture à l'ouest de ce parcellaire de drainage, correspondrait alors au bourrelet alluvial formé par l'accumulation des sédiments fins des crues de débordements de la Garonne, les formes irrégulières qui la constituent résultant de la circulation de l'eau entre le marais et le fleuve lors des épisodes de trop-plein. La trame A, enfin, procéderait de la conquête progressive de la levée naturelle formée par la progradation du banc de convexité du méandre par les vagues sédimentaires (fig. 14), processus, par ailleurs, bien connu des géomorphologues¹⁴. Cette hypothèse est, par ailleurs, étayée par les anciennes cartes indiquant dans ce secteur des aubarèdes (peupliers, saules, oseraies et autres plantes hygrophiles) qui témoignent du caractère de front pionnier de ce secteur (fig. 13).

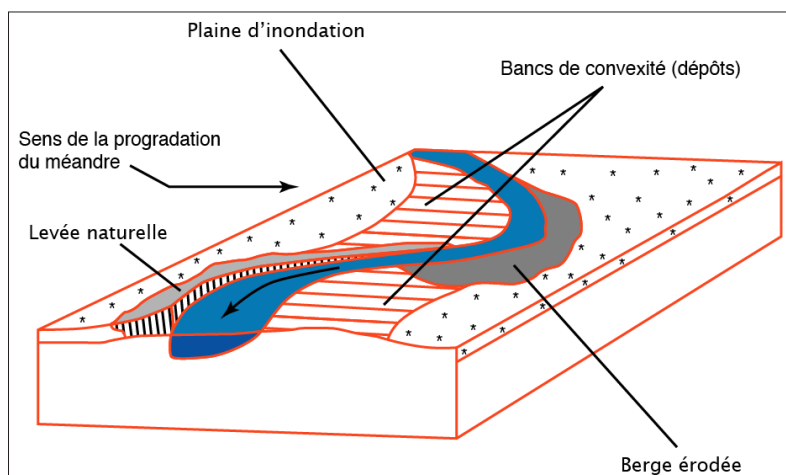


Fig. 14. Les formes de construction de la plaine alluviale.

Le dernier commentaire, enfin, concerne la circulation de l'eau de surface dans la plaine. La cartographie de la micro-topographie permet de déduire le sens de l'écoulement de l'eau et son cheminement vers la Garonne (fig. 15). Lors des épisodes de pluie, on constate que seules les terres situées au nord du Pont de Pierre, perpendiculairement au cours de la Garonne (trame A), permettent à l'eau de s'écouler vers le fleuve, la majeure partie ruisselant vers l'intérieur de la plaine pour s'accumuler dans le marais, au pied des coteaux. Lors de l'assèchement de ce marais, un canal a été aménagé (l'*estey* de Captraou), probablement en reprenant le tracé d'un chenal naturel préexistant, afin de permettre l'évacuation de l'eau vers le fleuve. Cet *estey* apparaît nettement sur le plan cadastral de 1822 où il se prolonge vers le sud, jusqu'à la rue de la Benauge dont le tracé, surélevé (comme le montre la micro-topographie), fait barrière à l'écoulement de l'eau. André Donis a rapporté, dans ses travaux, plusieurs témoignages qui indiquent que le passage des courriers de la poste et l'augmentation du trafic des voyageurs et des véhicules, au cours de l'Époque moderne, ont rendu nécessaire la consolidation du Peyrat de

13 Coquillas 2004, 145-170.

14 Bravard & Salvador 2009.

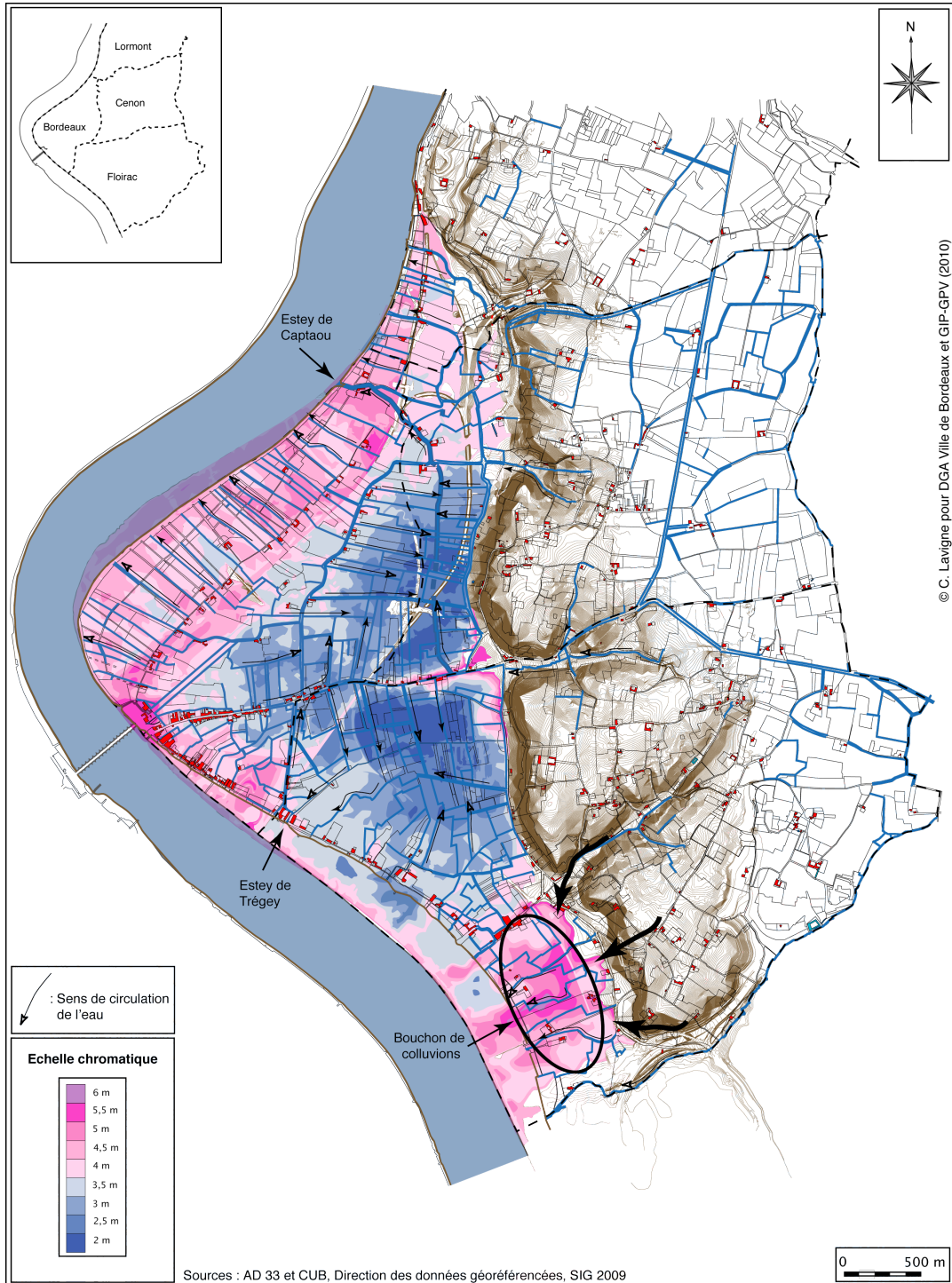


Fig. 15. La circulation de l'eau de surface dans la plaine alluviale en rive droite de la Garonne, d'après le plan cadastral de 1822 et la BD Topo de l'IGN.

La Bastide dont le niveau pourrait avoir été surélevé à cette occasion. Privé d'écoulement vers le nord, le drainage de la partie méridionale de la plaine se serait dès lors effectué par l'*estey* de Trejey, exutoire naturel aussi ancien que le Captaou, dont André Donis a montré qu'il a fixé le premier noyau d'habitat pérenne de La Bastide.

Aux origines de la formation de la plaine alluviale : l'île de Maillorgues

L'étude archéogéographique permet de comprendre la genèse des formes qui organisaient, au début du XIX^e siècle, les paysages de la plaine de La Bastide. Elle conduit aussi à examiner l'hypothèse, maintes fois formulée par les historiens, de l'existence d'un paléo-chenal de la Garonne, séparé du cours principal du fleuve par une île : Maillorgues. Les mentions de cette île dans les textes du Moyen Âge et de l'Époque moderne sont trop nombreuses pour être ignorées¹⁵ et le front rectiligne des coteaux prouve bien que le fleuve a coulé pendant

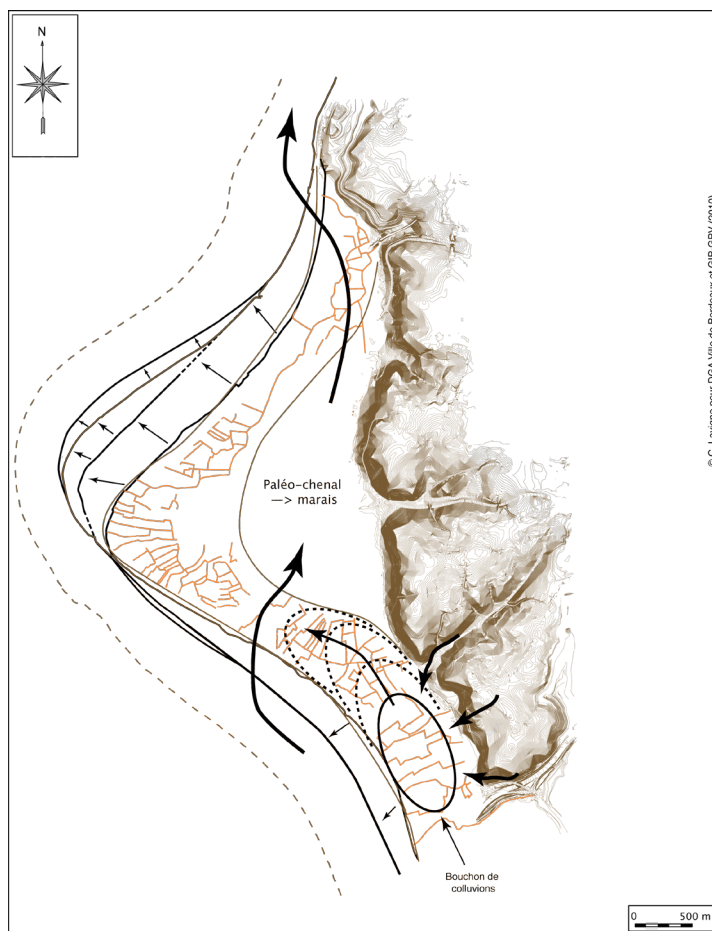


Fig. 16. Schéma de formation de l'île de Maillorgues.

15 Cette île, située entre Bordeaux et Lormont, est désignée sous les noms divers de Maillorgues, Matorgues ou Martogue (*insula Marlhoga, insula de Malborgas que est inter Burdigalem et Laurem Montem*). Elle est attestée en 1383 dans les *Etats au vray de la comptablerie* de l'archevêché et il y est encore fait mention au cours du XVI^e siècle au chapitre des fermes muables qui indique qu'il n'a pas été perçu de redevances pour la *Isla de Maillorgues* pour l'exercice du 1^{er} octobre 1562 au 30 septembre 1563 "pour ce qu'elle est perdue et couverte d'eau comme ez estatz précédans".

longtemps à leur aplomb. Cependant, aucune carte ancienne ne figure cette île et les textes ne permettent pas de la localiser. C'est donc, encore une fois, à partir de l'analyse des formes qu'une hypothèse peut être formulée.

Au sud du quartier de la Souys (commune de Floirac), la carte de la microtopographie de la plaine montre une zone légèrement surélevée qui culmine à 5,5 m environ, alors que plus au nord, l'altitude se situe autour de 3,5 m (fig. 15). L'extrait cartographique ne permet pas, malheureusement, de savoir ce qu'il en est au sud. Sous réserve de vérification sur le secteur de Bouliac, nous posons l'hypothèse que cette zone, située en bordure des coteaux, donc à l'emplacement de l'ancien chenal de la Garonne, correspond à une accumulation de colluvions, provoquée par un effondrement de la falaise dans le lit de la Garonne. Cet effondrement aurait alors provoqué une légère défluviation du cours de la rivière vers l'ouest et entraîné, en arrière du bouchon de colluvions, une accumulation de sédiments. C'est de cette accumulation de sédiments qu'aurait progressivement émergé une île, dont l'agencement particulier des formes du parcellaire dans un secteur de la plaine alluviale (trame C) conserverait la mémoire (fig. 16). Plusieurs chenaux (étiers) auraient, dans un premier temps, continué à alimenter l'ancien bras du fleuve. La formation puis l'exhaussement d'un bourrelet alluvial en bordure de l'île les auraient ensuite colmatés. Riches en alluvions et relativement bien drainés, les sols de cette île auraient été mis en culture, contribuant à la stabiliser. Isolé du fleuve, mais néanmoins alimenté par les apports des rivières qui coulent des coteaux, l'ancien bras se serait transformé en marais avant que des travaux de drainage ne commencent à l'assécher, élargissant la base de l'île pour former une plaine continue jusqu'aux coteaux. L'engraissement des berges par le dépôt d'alluvions aurait permis, ensuite, la progradation du méandre et l'élargissement de la plaine vers l'ouest.

Les éléments de chronologie manquent pour pouvoir caler ce processus dans le temps. Les textes permettent juste d'affirmer que l'île était formée et cultivée à la fin du Moyen Âge et que le marais devait déjà être en cours d'atterrissement à cette époque. Quant à la progradation du méandre, elle semble relativement récente comme nous l'avons montré ci-dessus.

La percée de l'Avenue Thiers et l'évolution des formes aux XIX^e et XX^e siècles

La construction du Pont de Pierre, en facilitant le franchissement du fleuve, initie une phase de transformation radicale de la plaine rive droite. Espace encore totalement agricole en 1822 (date de l'ouverture du pont), la plaine s'urbanise et s'industrialise rapidement et voit apparaître de nouveaux aménagements qui souvent heurtent mais parfois, également, s'hybrident avec les formes héritées. Nous les présentons ici en centrant le propos sur la partie septentrionale de la plaine qui fait l'objet de l'élaboration du plan guide d'aménagement.

La percée de l'avenue Thiers, dans le prolongement de l'axe du Pont de Pierre, constitue ainsi la bifurcation¹⁶ majeure de l'organisation de la planimétrie de la plaine rive droite. Outre qu'il ignore partiellement les réalités physiques locales (il traverse le nord de l'ancien marais et l'*estey* de Captaou), cet axe coupe, en effet, le parcellaire préexistant sur tout son tracé et développe, par un effet d'orientation (on parlera ici d'isoclinie), des voies parallèles et perpendiculaires qui entrent en conflit avec les formes héritées. Le plan cadastral de 1884, levé pour la partie de la commune de Bordeaux située sur la rive droite de la Garonne, permet de constater l'effet morphogénétique de l'avenue Thiers et l'apparition, en soixante ans, d'une nouvelle trame, organisant dans l'espace le développement urbanistique du quartier de La Bastide, au débouché du Pont de Pierre (fig. 17, en violet foncé).

Plusieurs îlots, délimités par un réseau orthogonal de rues, apparaissent ainsi, organisant le parcellaire et l'habitat (en violet clair). Dans cette trame, la gare d'Orléans, mise en service en 1847, joue un rôle important puisqu'elle développe son chevelu de voies ferrées, parallèlement à l'axe de l'avenue Thiers, occupant vers le nord

16 On désigne par ce terme un accident de l'histoire d'un système spatial qui provoque une transformation de la forme ou seuil morphologique.



Fig. 17. Le rôle morphogénétique de l'avenue Thiers. Sources : plan cadastral de 1884, Archives Municipales de Bordeaux, série G50, section dite de la Bastide Nord, 8^e feuille, et section dite de la Bastide Sud, 5^e feuille.

la majeure partie de l'espace structuré par le nouveau réseau. Bien que profondément réorganisatrice, cette trame laisse néanmoins subsister ponctuellement des tracés discordants, comme au nord de la place Stalingrad où un quartier est traversé par des voies obliques qui fossilisent l'orientation d'anciennes limites agricoles (en rouge).

Ce rôle morphogénétique de l'avenue Thiers au débouché du Pont de Pierre, très prégnant au cours des premières décennies du XIX^e siècle, joue également sur la longue durée puisque les aménagements réalisés ces dernières années, sur l'emprise de l'ancienne gare d'Orléans, ont rigoureusement respecté les formes et orientations dictées par cette nouvelle trame (fig. 18, en violet). Plus au nord, en revanche, l'influence de la voie s'estompe, son tracé entrant en conflit avec une matrice de formes héritées. Sur tout son tracé, sa perméabilité avec les formes héritées du parcellaire agricole (en rouge) reste faible.

La seconde transformation importante qui affecte la rive droite de la Garonne dans la première moitié du XIX^e siècle résulte de la construction des voies ferrées liée aux gares d'Orléans et de l'État. Deux réseaux existent, liés chacun à une des gares : le chemin de fer d'Orléans qui longe le fleuve en direction du nord à l'intérieur de la plaine de Queyries ; le chemin de fer de l'État qui, après avoir longé les coteaux, pénètre dans un tunnel qui passe sous Lormont (fig. 18, en jaune). Deux voies raccordent les deux réseaux reliés en 1860 à la nouvelle gare du Midi ou Saint-Jean (inaugurée en 1855) par un pont métallique sur la Garonne construit par Gustave Eiffel. Ces voies traversent la plaine et recoupent les anciens chemins de l'eau avec lesquels elles sont en totale rupture, provoquant une imperméabilisation qui s'est révélée par le passé dommageable, dans une plaine aussi marquée

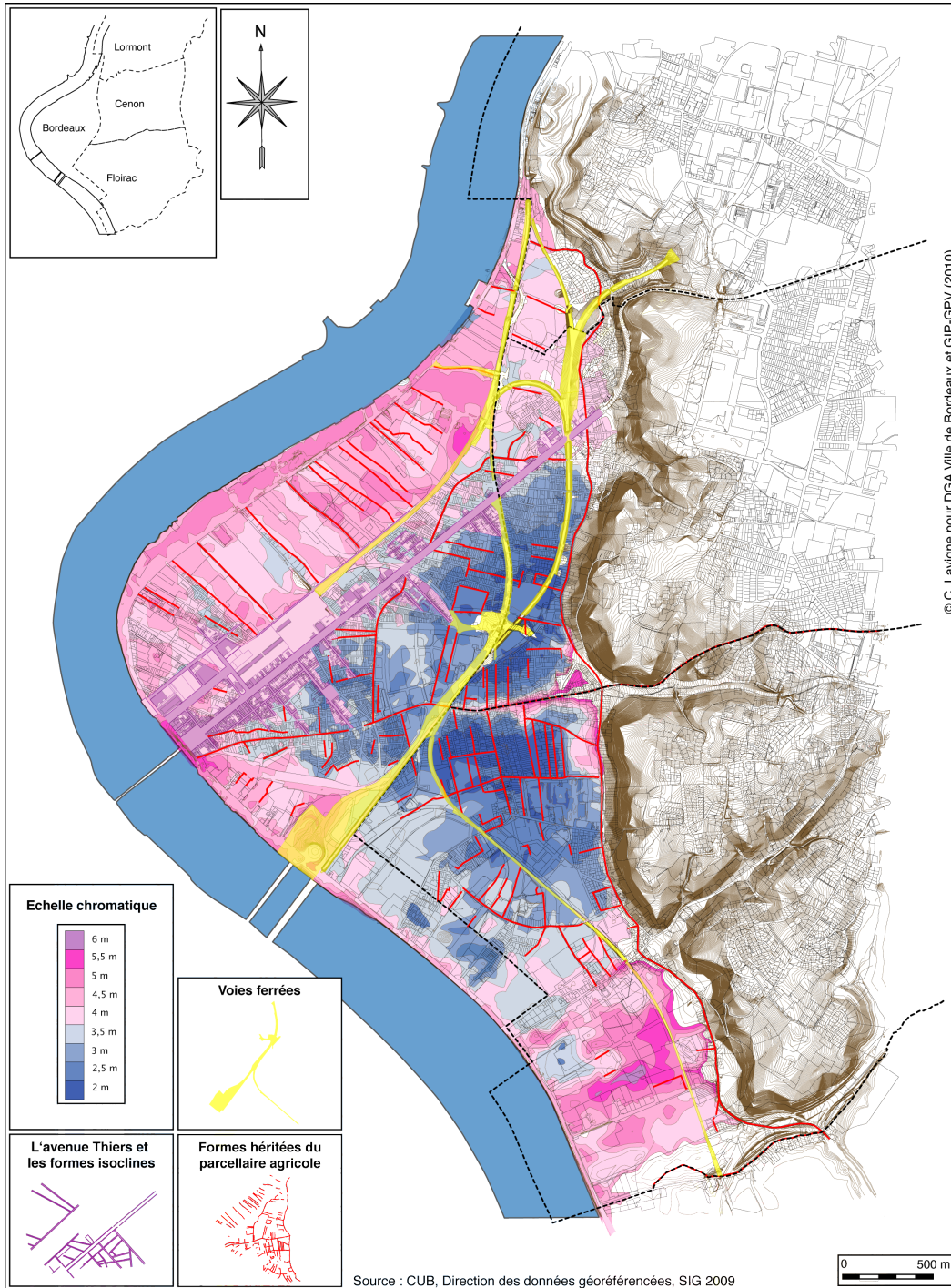


Fig. 18. Le rôle morphogénétique de l'avenue Thiers dans la longue durée et le conflit avec les formes héritées du parcellaire agricole, d'après le plan cadastral actuel.

par la problématique de l'inondation (fig. 18). Cet effet de barrière explique, en outre, le fait que ces voies sont peu morphogénétiques. Elles n'influencent donc pas le parcellaire créé depuis leur construction.

Si certains aménagements sont en rupture avec la matrice territoriale et écologique, d'autres, au contraire, réalisent une "couture" avec les formes héritées, assurant une transmission du parcellaire agricole dans le parcellaire urbain actuel. Il en est ainsi de la plaine de Queyries (à l'ouest de l'avenue Thiers) qui se couvre, à partir de la fin du XIX^e siècle, d'usines et d'entrepôts, trouvant dans la proximité du fleuve et du réseau des voies ferrées des gares d'Orléans et de l'État, les conditions idéales d'acheminement des matières premières et d'exportation des produits manufacturés. La trame A, organisée perpendiculairement au cours de la Garonne, offre alors sa charpente à ce tissu industriel. Le plan cadastral de 1884 permet de saisir cette transmission des formes du parcellaire agricole au parcellaire industriel (fig. 19). Il montre la subdivision des quartiers, délimités à l'origine par les allées cavalières (en rouge) et les canaux de drainage, la disparition de la voie de grand parcours qui longeait la Garonne et dont ne subsiste plus que quelques tronçons (en orange), l'isolement, enfin, des anciennes maisons de maître (en rouge) en bordure de la nouvelle voie ferrée de la gare d'Orléans.

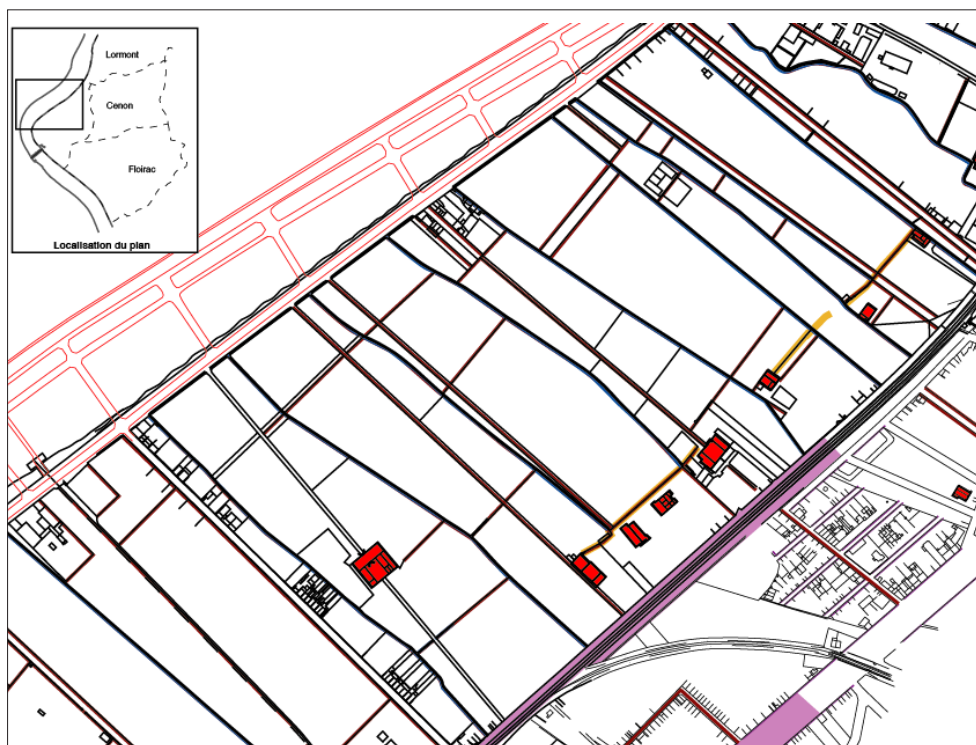


Fig. 19. La trame A au début de l'occupation industrielle de la plaine de Queyries. Source : plan cadastral de 1884, Archives Municipales de Bordeaux, série G50, section dite de la Bastide Nord, 4^e, 5^e et 6^e feuilles.

Cinquante ans plus tard, les bâtiments industriels ont achevé de remplir les alvéoles de l'ancienne matrice agricole, comme permet de le constater, au plus fort de l'activité industrielle du site, une photographie aérienne verticale de 1934. Elle révèle la densité de l'occupation de l'espace avec la caserne Niel, les usines (dont une usine à gaz), les entrepôts, les hangars, les chantiers navals, les fonderies, le réseau des voies ferrées qui, depuis

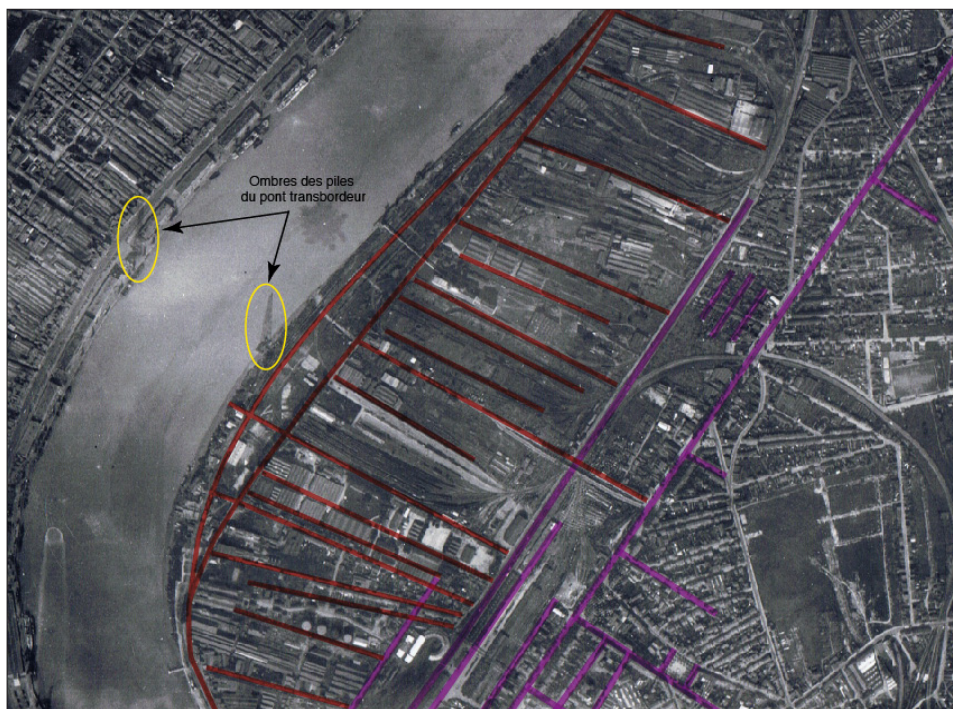
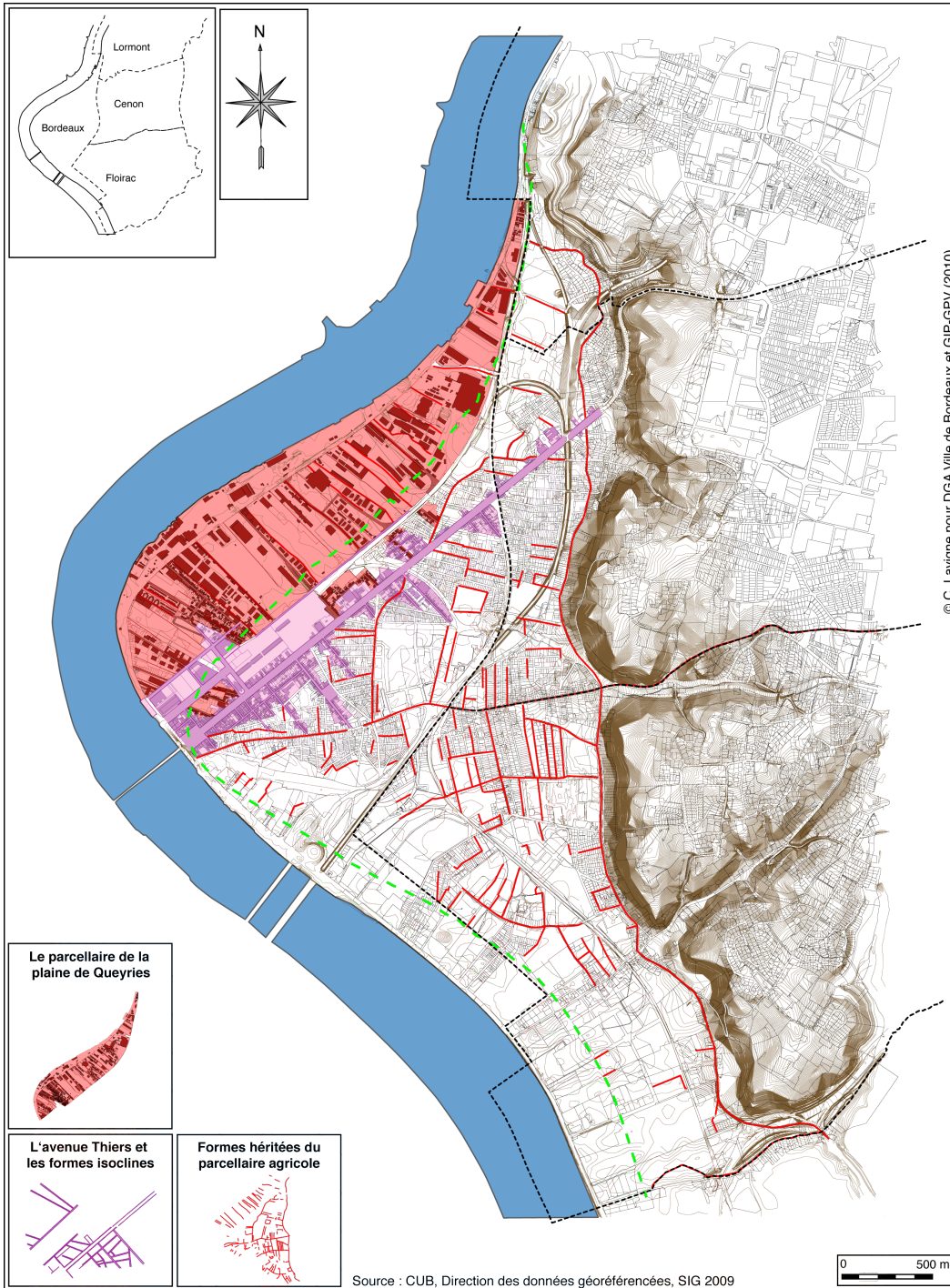


Fig. 20. L'occupation industrielle de la plaine de Queyries en 1934 (mission 1934 NP10 Bordeaux (15 000^e) R4, n° 113, photothèque de l'IGN).

les principaux tronçons, se ramifient en une multitude de dessertes. Apparaît également le pont transbordeur (jamais achevé) dont les piles se reflètent dans les eaux du fleuve (fig. 20).

L'arrêt progressif de l'activité industrielle de la plaine de Queyries, au cours des trente dernières années, a laissé aujourd'hui la place à une vaste fiche industrielle, objet du projet urbain porté par la Ville de Bordeaux. Le plan cadastral actuel montre l'héritage considérable des formes héritées de la trame A, transmises par le parcellaire industriel, dans ce secteur (fig. 21). Plusieurs limites du parcellaire agricole structurent encore les formes en bandes qui s'étirent perpendiculairement à la Garonne, tandis que le bâti reste massivement enchâssé dans la matrice héritée (en rouge). En revanche, la voie de grand parcours qui longeait la Garonne (V3, en vert, connu anciennement sous le nom de "petit chemin" de Queyries) a disparu, laissant à la voie ferrée, qui desservait la gare d'Orléans, le rôle de limite qui lui était autrefois dévolu vers l'est.



© C. Lavigne pour DGA Ville de Bordeaux et GIP-GPV (2010)

Fig. 21. L'héritage de la trame A dans l'organisation actuelle du parcellaire et de l'habitat de la plaine de Queyries (en rouge), d'après le plan cadastral actuel.

LES ORIENTATIONS DU PLAN GUIDE POUR L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE BRAZZA : HYBRIDER LE PROJET ET L'HÉRITAGE

L'abandon, en 1991, du projet de l'architecte Ricardo Bofill (fig. 22) et les contre-propositions, formulées en 1994 par Dominique Perrault et Alain Charrier (rive gauche minérale *versus* rive droite végétale, reprise de la trame du parcellaire ancien), témoignent du changement radical intervenu au cours des dix dernières années dans la philosophie de l'aménagement du quartier de La Bastide¹⁷.

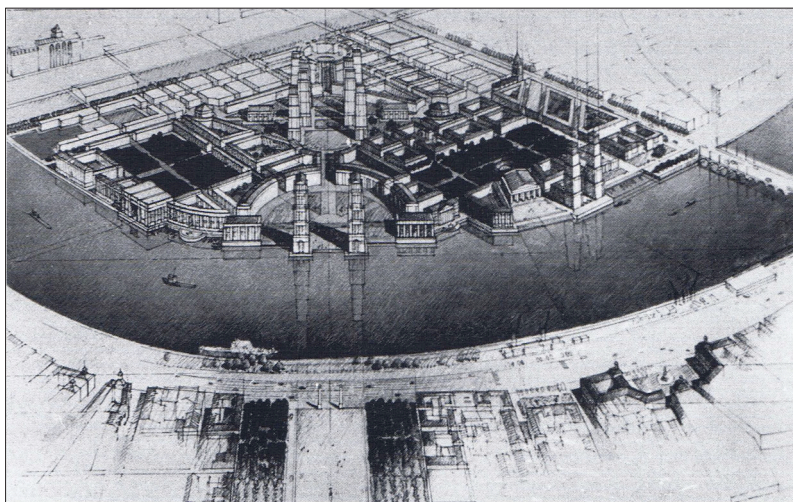


Fig. 22. Ricardo Bofill, *projet pour la Bastide*, 1987.

Si la grande composition néoclassique de Ricardo Bofill constituait une bifurcation majeure s'imposant sur le sol de La Bastide en faisant fi des formes antérieures, l'agence AUC, au contraire, s'est appuyée sur l'étude archéogéographique et l'identification des tracés historiques pour élaborer son projet¹⁸. Celui-ci relève ainsi d'une articulation originale avec l'héritage des (mi)lieux, en cohérence avec les exigences nouvelles imposées par les principes du développement durable et le classement de la ville de Bordeaux sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. La proposition urbaine s'organise donc à partir des structures historiques mises en évidence par l'étude archéogéographique (fig. 23) : l'avenue Thiers, d'abord, grande percée du début du XIX^e siècle, dont la fonction d'espace public a été renforcée récemment par la construction du tramway ; la friche ferrée, ensuite, qui relie l'ancienne gare d'Orléans (aujourd'hui Mégarama) à Lormont et au chapelet de parcs des coteaux des hauts de Garonne ; le parcellaire en lanières hérité des allées cavalières qui reliaient, au XIX^e siècle, le fleuve aux grandes maisons de maître implantées le long du petit chemin de Queyries (ancienne trame A) ; les berges de la Garonne, enfin, qui résultent, on l'a vu, d'une progradation du méandre au fil du temps (fig. 9) et dont le quai Brazza, qui en constitue l'ultime avancée (fig. 8), fait actuellement l'objet d'un aménagement paysager sous la direction de Michel Desvigne dans le cadre du parc aux Angéliques.

17 Coustet & Saboya 2005, 353-367.

18 Voir le dossier cartographique de l'Agence AUC (D. Klouche), donné en annexe.



Fig. 23. Les formes structurantes de la planimétrie héritée.

Outre ces formes héritées, le schéma d'ensemble intègre également la contrainte majeure qui pèse sur ce territoire : celui de l'inondation. L'étude archéogéographique a révélé la dynamique géomorphologique à l'origine de la formation de la plaine rive droite et, pour le secteur de Brazza qui nous intéresse ici, les conquêtes successives du banc d'alluvions qui se forme par engraissement naturel dans la partie nord du méandre (fig. 9 et 16). Les bas-fonds, qui bordent toujours ce secteur de la plaine, l'exposent particulièrement à l'inondation de la Garonne (on l'a constaté lors de la marée tempête de décembre 1999), ce qui explique le classement d'une partie du secteur de Brazza en zone rouge du Plan de Prévention des Risques Inondation (fig. 24).

Le schéma des espaces publics intègre donc ces héritages et ces contraintes. Une voie de desserte longitudinale est créée entre l'ancienne voie ferrée et le parc aux Angéliques. Elle prend la forme d'une sinusoïde, reliant le jardin botanique, au sud, au parvis de la halle Soferti, au nord (fig. 25). Cette voie n'est pas une création *ex nihilo* puisqu'elle existait au début du XIX^e siècle, certes pas tout à fait au même emplacement, mais avec la même fonction (voie V3, fig. 3). Il s'agit de la voie de grand parcours, d'origine oro-hydrographique, qui a longtemps marqué la limite ouest de l'île de Maillorgues (fig. 16) avant d'être enserrée dans la plaine par la progradation du méandre. Cette voie est une limite historique, qui faisait autrefois séparation entre les zones de palu, cultivées en vigne, à l'est, et les zones marécageuses, progressivement gagnées sur le fleuve, à l'ouest (trames A et C, fig. 10).

Cette mémoire des milieux, le projet de l'AUC propose de la réactiver afin de servir une stratégie d'urbanisation qui s'inscrit dans la continuité de l'histoire de la rive droite en distinguant "deux mondes" ou deux "ambiances urbaines", de densité, de mixité et de fonctions différentes organisés de part et d'autre de cette sinusoïde (fig. 26). En avant, c'est-à-dire vers le fleuve ("milieu humide"), il développe une urbanisation peu

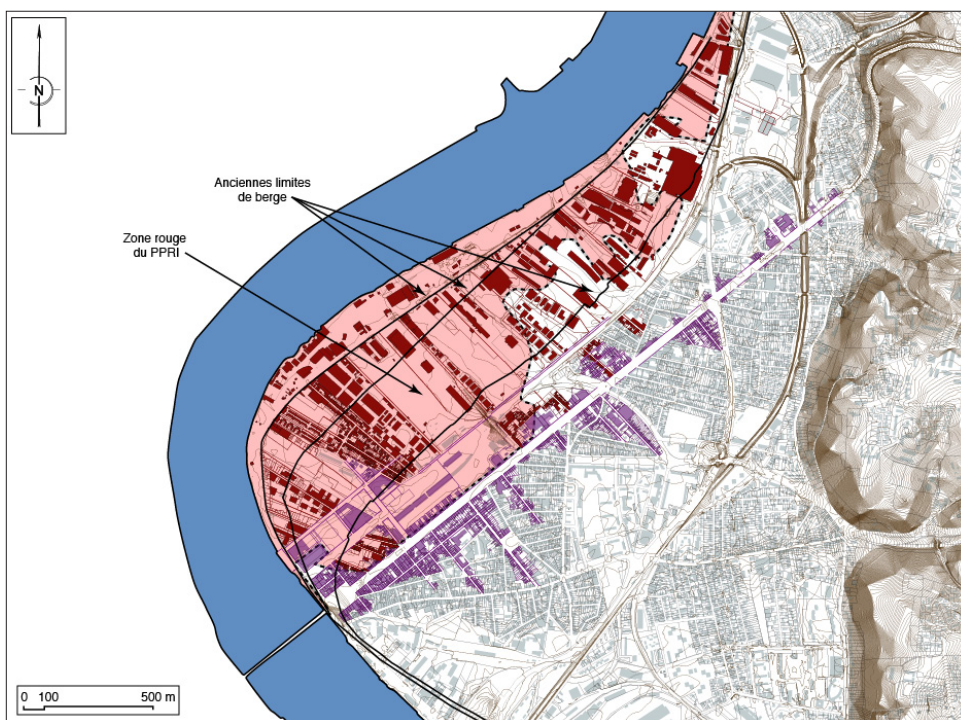


Fig. 24. Les secteurs de Brazza situés en zone rouge du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI).

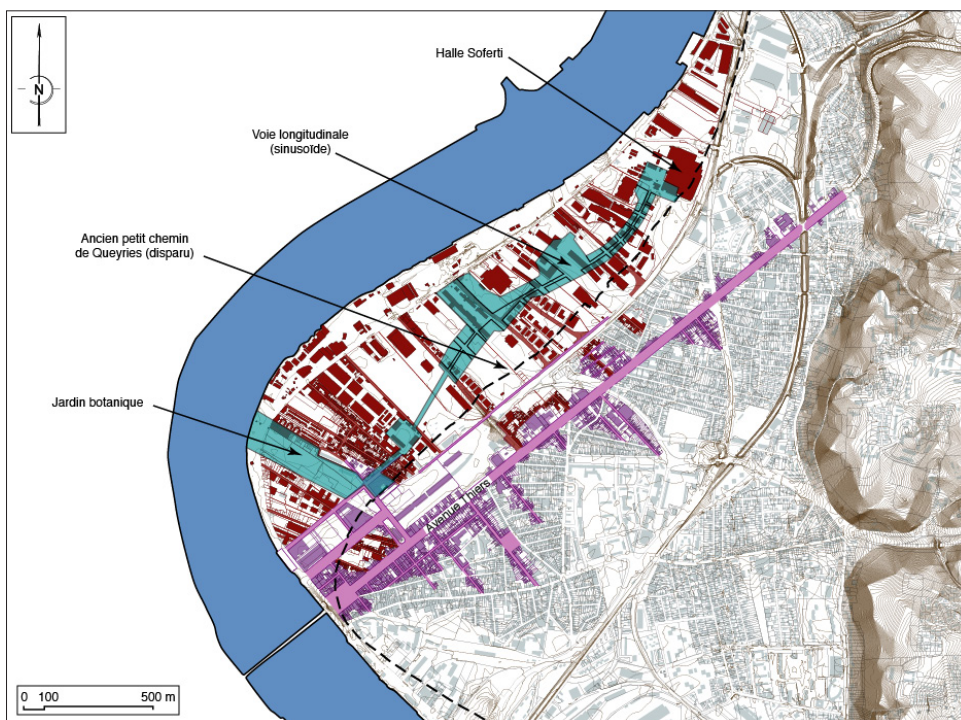


Fig. 25. La voie de desserte reliant le jardin botanique à la halle Soferti.

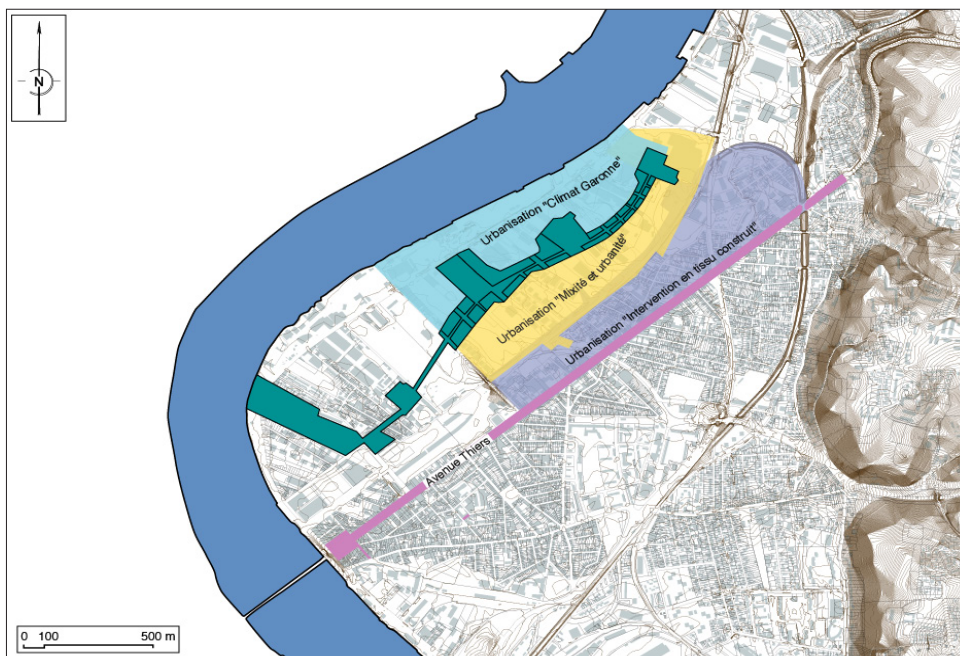


Fig. 26. La stratégie d'urbanisation.

dense, ménageant de larges plages de sols naturels permettant de prolonger le microclimat du fleuve au cœur du site et de laisser passer l'eau en cas d'inondation (urbanisation "climat Garonne"). L'habitat y formerait une nappe sur pilotis, dégagant des vues vers le parc aux Angéliques et le fleuve. En arrière de la sinusoïde, c'est-à-dire vers la friche ferrée ("milieu sec"), il crée une urbanisation plus dense, associant aux logements, des commerces, des bureaux et des activités créant une nouvelle mixité (urbanisation "mixité et urbanité") qui pourrait aller jusqu'à des interventions en tissu construit, au contact de l'avenue Thiers (fig. 26).

L'urbanisation de ces "deux mondes" est structurée le long de trois lignes, parallèles au fleuve. La première, dévolue aux aménités et, on l'a dit, à une occupation lâche sur pilotis, est constituée par le parc aux Angéliques et relie la place Stalingrad à la halle Soferti en passant par la caserne Niel, les Grands Moulins de Paris et le débouché du pont Bacalan-Bastide (fig. 27). La seconde ligne, constituée par la sinusoïde, est destinée à accueillir des équipements publics de quartier (micros jardins, équipements de la petite enfance, groupes scolaires), reliés par une voie de circulation douce (vélos, piétons) sur laquelle chacun pourrait cheminer ou flâner à son rythme. Cette sinusoïde se situe clairement dans une échelle domestique, de proximité. La troisième ligne, enfin, est située à l'emplacement de l'ancienne voie ferrée à réutiliser afin de créer un espace public majeur à l'échelle de la rive droite et de l'agglomération, sorte de pendant des quais de la rive gauche du fleuve. Cette "voie des coteaux" permet de réaliser une connexion de la ville aux coteaux de la rive droite. Elle est destinée à accueillir un système de transport en commun qui se prolongera jusqu'à l'opération Bastide-Niel. Plusieurs grands équipements (pôle de gestion, archives municipales) seront adressés sur cet axe. La majorité des logements prévus (6000 soit 15000 habitants) seront réalisés à proximité de cette voie, justifiant d'autant plus la réalisation du transport en commun.

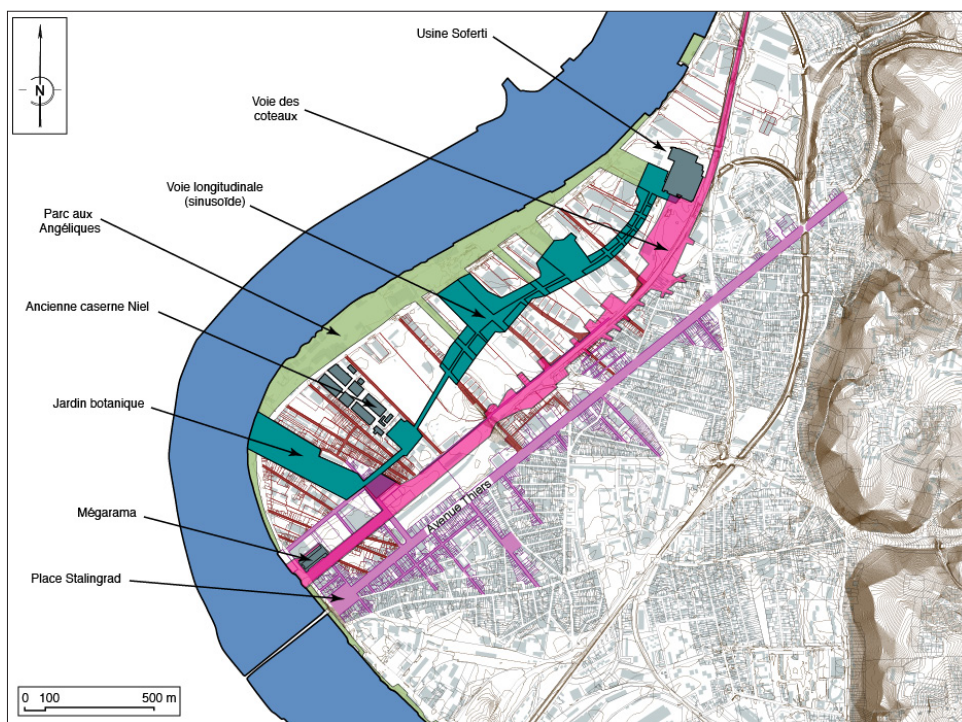


Fig. 27. Les axes majeurs de l'armature urbaine.

Enfin, perpendiculairement à ces trois lignes, cinq barreaux (rues ou limites parcellaires) ont été retenus pour compléter l'armature du schéma d'ensemble. Certains de ces barreaux existent déjà (rue Bouthier), d'autres seront à aménager (comme le chemin qui borde la caserne Niel au nord), d'autres à percer comme la rue située dans le prolongement du pont Bacalan-Bastide, actuellement en cours de construction (fig. 28). Le schéma de voirie proposé s'inscrit néanmoins largement dans la structure parcellaire en lanières héritée de l'ancienne trame A, les voies existantes étant maintenues et élargies, assurant ainsi la transmission des formes héritées dans la planimétrie du nouveau projet urbain.

La ville durable n'est pas une utopie urbanistique, mais un concept qui pose un nouveau regard et de multiples questions sur le sens de la relation de nos sociétés à la nature et à l'espace urbain¹⁹. L'espace universel et infini du projet moderne, érigé aux dépens des lieux concrets et de leurs combinatoires locales, est aujourd'hui récuse²⁰ tandis que s'esquissent ici et là les prémisses d'un aménagement respectueux des lieux et des moments, déployant un sens qui met en valeur une *médiance*, cette interrelation du milieu physique et du milieu social par laquelle tout observateur humain participe de la relation existentielle d'une certaine culture à la nature²¹. Le géographe

19 Emelianoff 1995.

20 Berque *et al.* 2006.

21 Berque 2000.

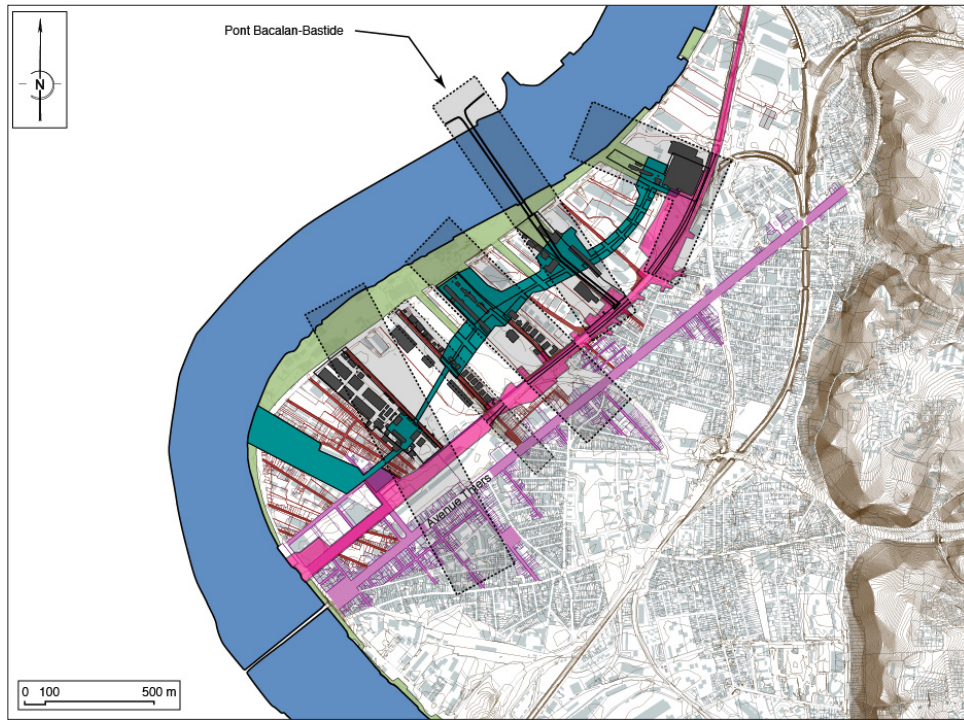


Fig. 28. Les cinq barreaux transversaux.

Augustin Berque, théoricien du point de vue de la *médiance*, énumère les conditions d'un tel aménagement : qu'il respecte "1- la tendance historico-écologique objective de ce milieu (en d'autres termes ses héritages) ; 2- les sentiments éprouvés à l'égard de ce milieu par la société qui l'habite ; 3- les significations attachées à ce milieu par cette même société"²². Autrement dit, s'agissant de ces deux derniers points, mettre le projet d'aménagement à l'échelle des questions locales, et pour commencer à l'écoute de ceux qui les vivent : les habitants. C'est là, l'étape suivante du projet urbain de Brazza piloté par la Direction Générale de l'Aménagement de la Ville de Bordeaux.

Références bibliographiques

- Berque, A. (1990) : *Médiance de milieux en paysages*, Paris.
- (2000) : *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris.
- Berque, A., Ph. Bonnin et C. Ghorra-Gobin (2006) : *La ville insoutenable*, Paris.
- Bravard, J.-P. et P.-G. Salvador (2009) : “Géoarchéologie des plaines alluviales ; éléments d’une approche géomorphologique”, *La géologie. Les sciences de la terre appliquées à l’archéologie*, Paris.
- Brigand, R. (2010) : *Centuriations romaines et dynamiques des parcellaires. Une approche diachronique des formes rurales et urbaines de la plaine centrale de Venise (Italie)*, thèse sous la dir. F. Favory et G. Rosada, université de Franche-Comté et università degli Studi di Padova.
- Chouquer, G. (2000) : *L'étude des paysages. Essais sur leurs formes et leur histoire*, Paris.
- (2007) : *Quels scénarios pour l'histoire du paysage ? Orientations de recherche pour l'archéogéographie*, Coimbra, Porto.
- (2008) : *Traité d'archéogéographie ; la crise des récits géohistoriques*, Paris.
- Chouquer, G., éd. (2003) : “Objets en crise, objets recomposés. Transmission et transformation des espaces historiques. Enjeux et contours de l’archéogéographie”, *Études Rurales*, 167-168.
- Coquillas, D. (2004) : “Approche diachronique et évolution des marais de la rive droite de la Gironde”, *Pour une archéologie des estuaires, estuaria*, 5, 145-170.
- Couster, R. et M. Saboya (2005) : *Bordeaux, la conquête de la Modernité. Architecture et urbanisme à Bordeaux et dans l'agglomération de 1920 à 2003*, Bordeaux.
- Donis, A. (1920) : *La Bastide à travers les siècles*, Bordeaux.
- Foucault, M. (2003) : “Dynamique d’un corridor “fluvial” sur la commune des Maillys (Côte-d’Or)”, in : Chouquer 2003, 227-246.
- Emelianoff, C. (1995) : “Les villes durables ; L’émergence de nouvelles temporalités dans de vieux espaces urbains”, *Écologie politique*, 13, 37-58.
- Marchand, C. (2003) : “Des centuriations plus belles que jamais ? Proposition d’un modèle dynamique d’organisation des formes”, in : Chouquer 2003, 93-114.
- Noizet, H. (2005) : “La transmission de la “nature” et du “rural” dans la ville : le cas de Tours”, *Études Rurales*, 175-176, 109-128.
- Pinoteau, C. (2003) : “Changer la carte, c’est changer l’objet”, », in : Chouquer 2003, 247-262.
- Robert, S. (2003) : “Comment les formes du passé se transmettent-elles ?”, in : Chouquer 2003, 115-132.
- Robert, S. et N. Verdier, dir. (2009) : “Du sentier à la route. Une archéologie des réseaux viaires”, *Les Nouvelles de l’Archéologie*, 115, 2009, 5-56.
- Watteaux, M. (2009) : *La dynamique de la planimétrie parcellaire et des réseaux routiers en Vendée méridionale. Études historiographiques et recherches archéogéographiques*, thèse sous la dir. G. Chouquer, université de Paris I Panthéon-Sorbonne.

Annexe

Représenter la ville en projet

Rive droite de Bordeaux, secteur Bastide-Brazza

La série cartographique présentée ici illustre le rôle que joue la représentation du territoire dans la conception et la communication d'un projet urbanistique²³. Elle est constituée d'extraits de documents cartographiques produits par l'AUC (Djamel Klouche) à l'occasion de l'étude urbaine commandée par la Ville de Bordeaux en 2009, en préalable à l'aménagement du quartier Brazza, à La Bastide sur la rive droite de la Garonne. Elle représente Bordeaux selon des dimensions qui permettent à l'AUC de concevoir le devenir de ce quartier.

L'urbaniste exprime fortement son point de vue dans le cadrage circulaire qu'il choisit pour représenter Bordeaux (fig. 1). Ce choix radical et original situe d'emblée la représentation de l'existant en tant que partie intégrante du projet. La clé (ou l'échelle, c'est-à-dire la formule qui permet d'établir la relation entre la représentation et l'espace représenté) se trouve dans le titre de la deuxième image "Yin-Yang bordelais" (fig. 2). S'agirait-il de voir dans le cadre circulaire de la carte, la représentation d'un espace composé de deux entités qui s'opposent et se complètent ? Cela paraît une évidence tant le cadrage circulaire et la référence au symbole chinois donnent à voir La Bastide comme indissociable de Bordeaux.



Fig. 1. L'espace public bordelais.



Fig. 2. Yin-Yang bordelais à partir du plan de réalisé par Hippolyte Matis
(*Plan de Bourdeaux / et de ses environs /...Fait par Matis Géographe
Ord[ina]ire du Roy, vers 1716-1717, AD Yvelines, A 323*).

23 Le propos n'est pas de décrire le projet, mais d'en donner des clés de lecture.

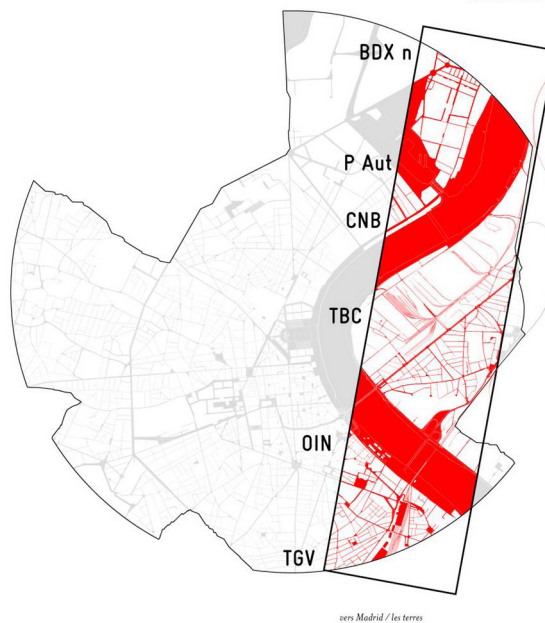
Fig. 3. Ville de pierre *versus* Bordeaux Hybride.

Fig. 4. Un corridor économique.

Chaque carte (voir notamment fig. 3 et 5) présente un contraste affirmé par le choix des couleurs entre les deux entités : la morphologie de la rive droite, “hybride” et “végétale” s’oppose et complète celle de la rive gauche dominée par la ville de pierre²⁴. Le recours au plan de Matis (1717) recadré et intitulé “Yin-Yang bordelais” inscrit cette condition dans l’histoire en même temps qu’il y insère le projet. L’apparition dans la carte d’un second cadre renforce l’hypothèse selon laquelle la représentation doit se comprendre comme la conception de l’espace représenté.

Ce nouveau cadre, rectangulaire cette fois (fig. 4), dessine un axe, désigné comme “corridor économique”. Dès lors, Braza est une pièce du puzzle qui contribue à caractériser la rive droite comme complément indissociable de la rive gauche, dans un monde actuel fortement marqué par le besoin d’interconnexion et le développement d’activités économiques (fig. 7). Le dispositif de communication est imparable du point de vue de la démonstration. S’imposent sans conteste la présence du port (P aut), celles des chantiers nautiques de Bordeaux (CNB), des hangars du tramway (TBC), de l’opération d’intérêt national Bordeaux Euratlantique (OIN) et de l’arrivée future de la ligne à grande vitesse (LGV).

Le changement d’échelle cartographique accompagné d’un changement d’orientation (fig. 8) inaugure un point de vue centré sur le secteur d’étude et son contexte immédiat, présentés comme un ensemble de terrains en lanière entre la Garonne et l’avenue Thiers. La direction de cette voie régit l’organisation de la représentation comme elle régit celle du projet urbanistique. Puis, de nouveau, le recours à une représentation ancienne – le

24 La “ville de pierre” désigne aujourd’hui communément les quartiers de Bordeaux constitués majoritairement d’immeubles en pierre de taille construits à l’alignement en front à rue, protégés par le plan local d’urbanisme de la Communauté urbaine de Bordeaux depuis 2007. Ils font partie intégrante du patrimoine bordelais et couvrent une grande partie du site inscrit sur la liste du patrimoine mondial en 2007.



Fig. 5. Ville de pierre *versus* Rive géographique.



Fig. 6. Les espaces publics de Brazza.



Fig. 7. Nouvelle connectivité horizon 2020 et les projets en cours.

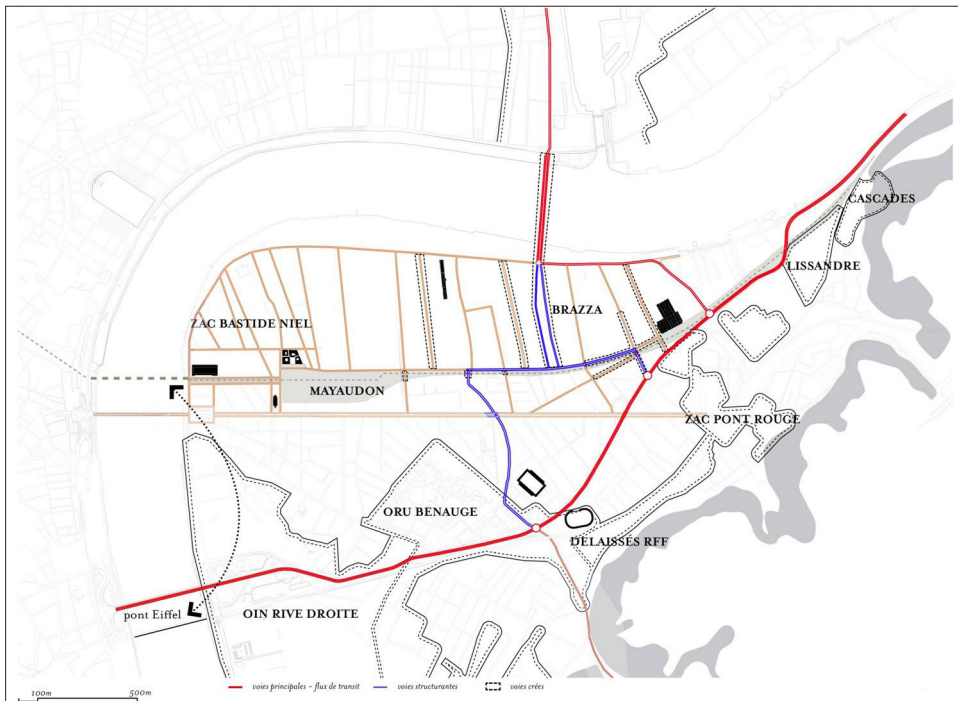


Fig. 8. Organisation voirie (projet).

plan de Didier – légitime historiquement le point de vue (fig. 9). Y sont portés les tracés du projet, voiries existantes, îlots à bâtir, délimitation entre deux zones distinguées par le plan de prévention du risque inondation.

La dernière carte de la série intitulée “Deux mondes” (fig. 10) représente la proposition urbanistique. Elle entretient une parenté graphique avec chacune des cartes précédentes dont elle semble alors naturellement découler.

On le mesure, le projet urbanistique ne se limite pas à proposer de nouveaux tracés et de nouvelles formes ; il consiste à donner un sens aux tracés et aux formes existantes à travers leur représentation cartographique. Les cartes présentées ici, séduisantes sur le plan graphique mais absconses pour le non initié, n’en constituent donc pas moins un ensemble dont l’analyse mériterait d’être poursuivie pour mieux comprendre les mécanismes en jeu dans le fait de “représenter la ville en projet”.



Fig. 9. Superposition du PPRI (Plan de prévention du risque inondation) et du projet sur le plan de Didier (*Plan général du projet d’un pont à établir sur la Garonne devant Bordeaux* ; Didier ing., 1809, AM Bordeaux, Fi 40 A287 23 PP01).

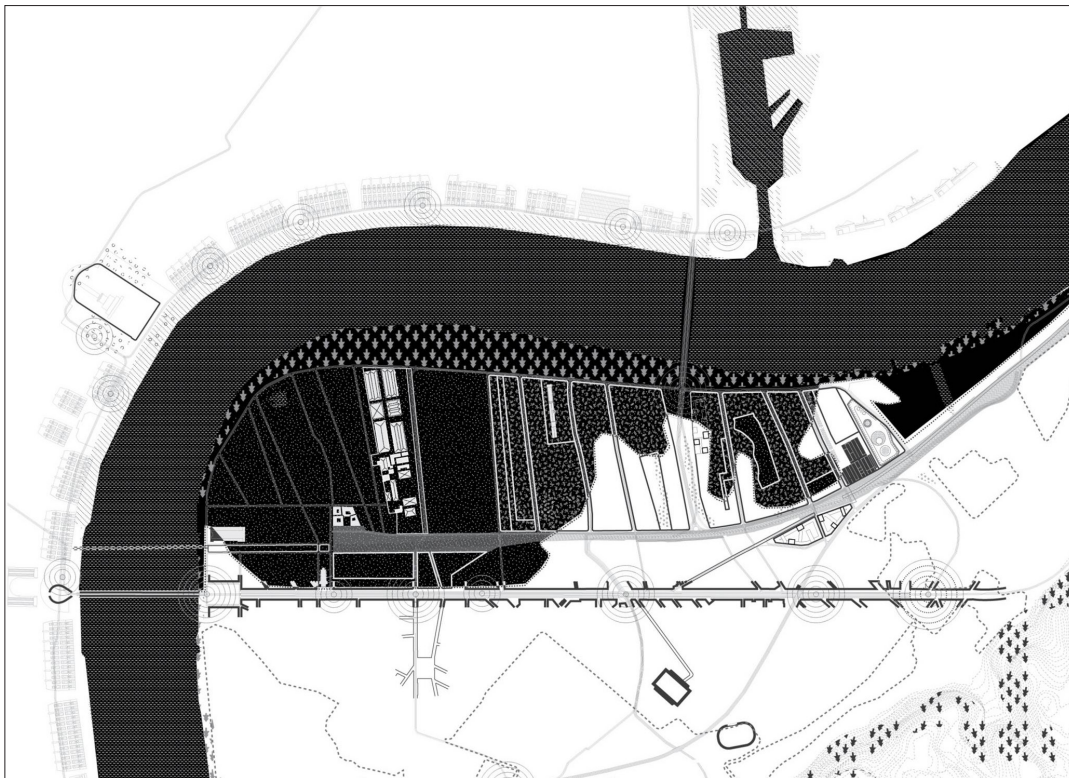


Fig. 10. Deux mondes : le PPRI (Plan de prévention du risque inondation) comme catalyseur d'une nouvelle nature.

