

LE PAYSAGE FLUVIAL URBAIN



Quais de Bordeaux
©Anouk Bassier, Inp

Ce dossier a été réalisé par Nathalie Halgand, Centre de ressources documentaires de l'Inp, à l'issue du séminaire de formation permanente organisé par l'Institut national du patrimoine : «Ville et fleuve : le paysage, outil d'aménagement du territoire» qui s'est tenu à Bordeaux du 10 au 19 juin 2009, sous la direction de Arlette Auduc, chef du service Patrimoine et inventaire, Région Ile-de-France, Francis Rome, inspecteur des sites nature et paysage, Direction régionale de l'environnement d'Auvergne et Serge Briffaud, responsable scientifique de l'Ecole nationale d'architecture et du paysage de Bordeaux.

*Un dossier documentaire imprimé complémentaire est consultable
au Centre de ressources documentaires de l'Inp :
2, rue Vivienne – Galerie Colbert 75002 Paris – Tel : 01 44 41 16 45 – sur rendez-vous
www.inp.fr*

SOMMAIRE

Introduction. <i>Arlette Auduc</i>	3
Textes des interventions et documents	5
*Ville et fleuve en Ile-de-France : socle naturel, histoire, paysage et relations. <i>Pierre-Marie Tricaud</i>	6
*Le paysage du quartier « Confluence » à Lyon : deux siècles et demi de projets et de recomposition. <i>Bernard Gauthiez</i>	34
*Ville et fleuve d'Ile-de-France invités à l'exposition universelle de Shanghai 2010. <i>Jean-Claude Pierre</i>	46
*Archéologie. Comprendre l'histoire des relations entre la ville et son fleuve à travers une fouille préventive. Les fouilles de Bordeaux-Parkings 2002-2003. <i>Frédéric Gerber</i>	48
*Des fleuves porteurs de mouvance. <i>Annette Viel</i>	59
Conclusion. <i>Arlette Auduc</i>	68
Orientation bibliographique. <i>Nathalie Halgand</i>	70

ooooo

Introduction

Arlette Auduc
chef du service Patrimoines et Inventaire, Région Île-de-France.

Ce séminaire¹ est le deuxième consacré au paysage fluvial. Le premier², en 2006, à Villeneuve-lès-Avignon, avait mis en avant la dimension patrimoniale et le processus de construction historique de ces paysages urbains ou ruraux, industriels ou commerciaux.

La présente session, comme son titre l'indique, est plus orientée vers une démarche opérationnelle. Il s'agira pendant ces trois jours de parler d'aménagement urbain, de développement des territoires à partir de cette histoire toujours recommencée qui est celle des rapports des villes et des fleuves qui les traversent.

C'est qu'encore une fois, on ne peut faire l'économie de l'analyse historique : ville et fleuve, c'est une histoire de rapprochements, d'éloignements, voire de ruptures. C'est aussi une histoire de rapports de forces : les hommes ont toujours voulu dompter les fleuves, pour en maîtriser les flux, canaliser les berges, traverser les cours. Cet incessant effort prométhéen étant régulièrement remis en cause par les « caprices » des éléments naturels : inondations, étiages, nuisances diverses.

Dans ces rapports conflictuels, on ne saurait oublier la dimension symbolique : il s'agit aussi de dominer des forces obscures : le fleuve est aussi porteur de miasmes, de fièvres, de forces malsaines. Boue, obscurité, saleté, maladie, odeurs méphitiques, nos mythes et légendes regorgent de cela. Et des efforts renouvelés d'assainissement, de canalisation, « d'hygiénisation » du fleuve.

Dès lors qu'on est dans la dimension symbolique, le regard se déplace vers la question des berges et des quais, qui n'est pas seulement (qui n'est peut-être pas essentiellement) économique : le quai, c'est aussi ce que la ville donne à voir d'elle-même lorsque les voyageurs arrivent par le fleuve, c'est ce qu'elle veut donner à voir. La façade « royale » de Bordeaux qui s'ordonne le long de son fleuve le prouve magnifiquement. Et cette question prend une dimension nouvelle aujourd'hui où l'économie portuaire s'est profondément transformée.

La dimension économique sera évidemment forte. Les activités portuaires ont fait la fortune de certaines de nos villes : débouchés des produits d'un arrière-pays plus ou moins étendu et portes d'entrée des produits du vaste monde, les activités commerciales ont été sources d'aménagement qu'il faudra étudier et qui dans une perspective de nouveaux développements sont à reconsidérer. Activités industrielles aussi, et depuis fort longtemps : les sources historiques et archéologiques nous en disent plus. Activités revendiquées : le commerce du vin à Bordeaux est l'objet d'une histoire « noble » (comme le produit) et valorisante. Il a été source d'enrichissement mais aussi d'embellissement de la ville, de mécénat artistique et de créations architecturales. Activités refoulées, à défaut de pouvoir être niées : le séminaire a

¹ « Ville et fleuve : le paysage, outil d'aménagement du territoire », Bordeaux, 10-19 juin 2009

² « Les documents de gestion du territoire et la décentralisation », Villeneuve-lès-Avignon, 26-29 septembre 2006

lieu au moment où le musée d'Aquitaine rouvre ses salles XVIII^e avec une exposition consacrée à la traite négrière³.

Et l'on ne saurait oublier la géographie, ici essentielle : le fleuve est affaire de géographie. Rive droite-rive gauche, amont-aval, source, cours, estuaire, bassin hydrographique, autant de réalités à étudier pour comprendre notre propos ; autant de sujets que les aménageurs se doivent d'approfondir pour mener à bien leurs projets.

Puisque finalement, c'est la question de l'aménagement qui nous réunit. Professionnels du patrimoine, nous ne pouvons plus en faire l'économie, sauf à être absents du futur des fleuves. Les aménagements anciens, bien sûr, ce qu'ils ont été, ce à quoi ils répondaient, ce qu'il en reste, ce que nous devons en faire dans la nouvelle question fluviale.

Pour aller vite, nous avons, comme d'autres, parlé de réappropriation, de reconquête (toujours le rapport de force). Il faudra réinterroger ces termes à la lumière d'exemples concrets : c'est toujours des relations entre les hommes et cet élément à la fois profondément familier et toujours étranger dont il est question. Comment, dans un contexte économique et social nouveau (nouvelles formes de commerce, nouveaux types de produits, désindustrialisation, développement des activités de loisirs et de service) reconsidérer les rapports entre les villes et leurs fleuves : pour quels besoins, et surtout pour quelles populations ? Quels aménagements privilégier, quel urbanisme développer, à l'heure où la question de la ville à construire et à vivre est plus que jamais posée. Et c'est là que resurgit la question patrimoniale : quels usages faire du passé, de quel passé, comment ne pas l'instrumentaliser ?

On pourrait ainsi multiplier les questionnements, tellement est riche cette thématique des rapports de la ville et du fleuve dont toutes les dimensions semblent se concentrer, comme souvent, dans la question de l'aménagement et des paysages à naître.

A notre habitude nous avons préféré interroger une variété d'exemples et par touches assemblées susciter le débat et les réflexions. Nous partirons de Bordeaux, parce que le terrain est tout à fait pertinent : dimension économique forte, débouché géographique et question territoriale, imbrication des échelles, richesse patrimoniale désormais reconnue universelle. Et la présence de l'Ecole nationale supérieure d'architecture et du paysage et de son laboratoire de recherche (Cepage). Volontairement les lieux d'accueil sont chargés d'histoire : les anciens docks, la Bourse du commerce, la DRAC dans un lieu patrimonial réaménagé.

D'autres grands fleuves et leurs aménagements seront présentés : le Rhône et le projet Confluences à Lyon, la Loire et le réaménagement de ses quais à Orléans, puis la question de l'estuaire à Nantes, dans toutes ses dimensions. Et la question primordiale des villes et des fleuves d'Île-de-France qui, comme toujours ici, n'a pas qu'une dimension régionale.

Pour comprendre ce processus qui est celui de l'aménagement, nous parlerons de géographie et d'archéologie tant la question historique est ancienne, de sites de défense et d'activités économiques. Et pour mieux comprendre le propos, nous interrogerons les fleuves du monde : l'Europe nous donne des exemples nombreux et significatifs mais nous avons décidé de changer d'échelle : de la Seine qui se donne à voir à Shanghai nous irons sur le Saint-Laurent, fleuve-mer qui se réconcilie avec Québec, ou le contraire tant il est vrai qu'est impossible à démêler cette imbrication de la nature et de la culture dans cette question si riche et si constamment renouvelée du paysage et de ses aménagements.

³ Une exposition permanente sur la traite des esclaves s'est installée en mai 2009 dans le musée d'Aquitaine de Bordeaux, où deux siècles durant (1672-1837), près de 130 000 Africains furent déportés vers les Antilles.

Textes des interventions et documents

Ville et fleuve en Ile-de-France :
socle naturel, histoire, paysage et relations

Pierre-Marie Tricaud
Architecte-paysagiste,

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAU-IdF)

Ville et fleuve en Île-de-France

Socle naturel, histoire, paysage et relations



Pierre-Marie Tricaud

Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

Confluent de la Seine et de l'Oise

Gobry DREIF

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

Fleuve et paysage

- *Un cadre modelé par une longue histoire*
- *Les échelles du « fleuve »*
- *Le « fleuve » francilien et ses paysages*
- *Revaloriser le dialogue ville-fleuve*



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

7

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

1. Un cadre modelé par une longue histoire

Sédimentation

Tectonique

Érosion
et dépôt

Chutes Victoria sur le Zambèze



http://www.e-voyageur.com/forum/album/showpage.php?pic_id=2369



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

1. Un cadre modelé par une longue histoire

Les formes que nous voyons aujourd'hui sont le résultat de 3 grands processus, à l'échelle de millions d'années :

- *Sédimentation*
- *Tectonique*
- *Érosion et dépôt*



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

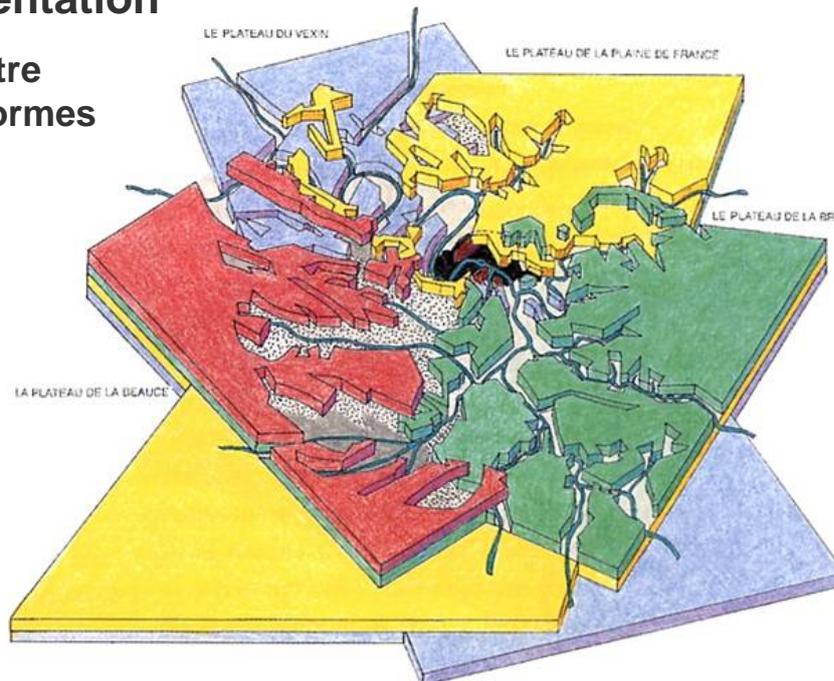
8

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

1. Un cadre modelé par une longue histoire

Sédimentation

Les quatre plates-formes



M. Belliot, IAURIF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

1. Un cadre modelé par une longue histoire

Sédimentation

Le bassin parisien se présente comme un empilement de couches sédimentaires, alternativement dures (plateaux calcaires) et tendres (coteaux sableux ou argileux), l'ensemble étant affaissé en son centre (la « pile d'assiettes »). Dans la partie centrale de ce bassin, qui est l'Île de France, ces couches ne présentent pas des côtes parallèles régulières comme en Champagne,

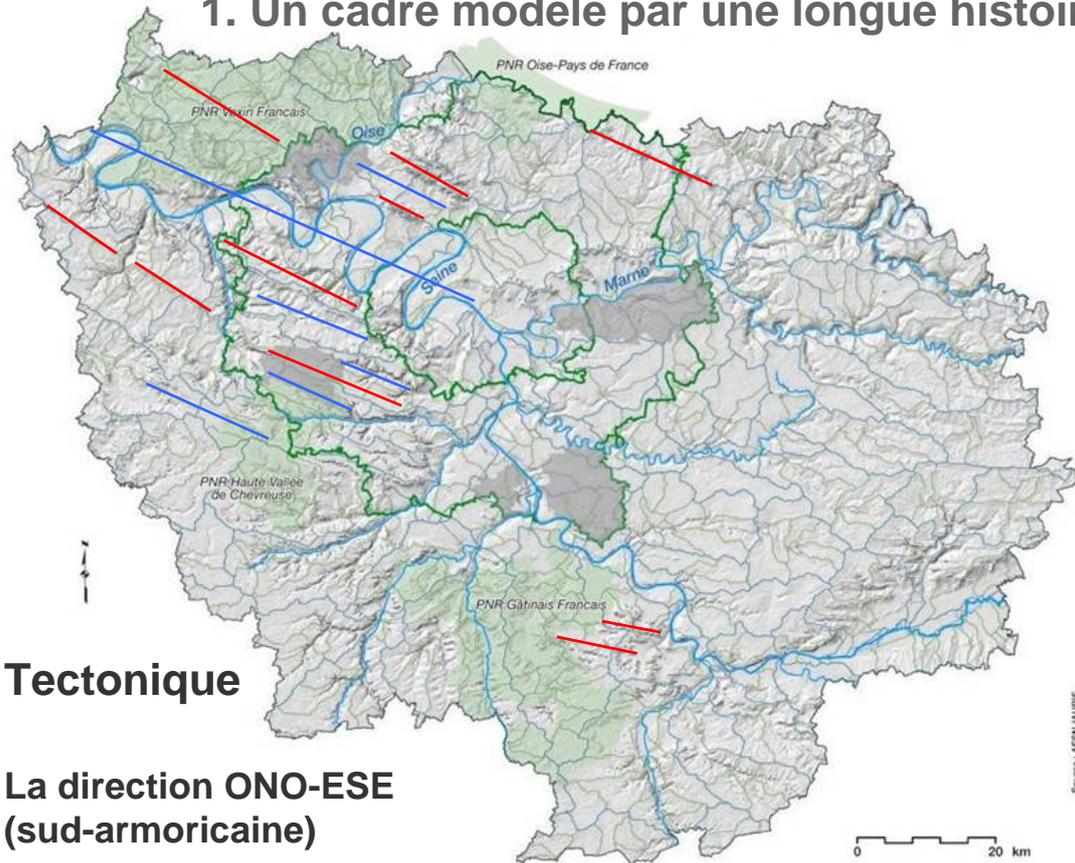


Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

9

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

1. Un cadre modelé par une longue histoire



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

1. Un cadre modelé par une longue histoire

Tectonique

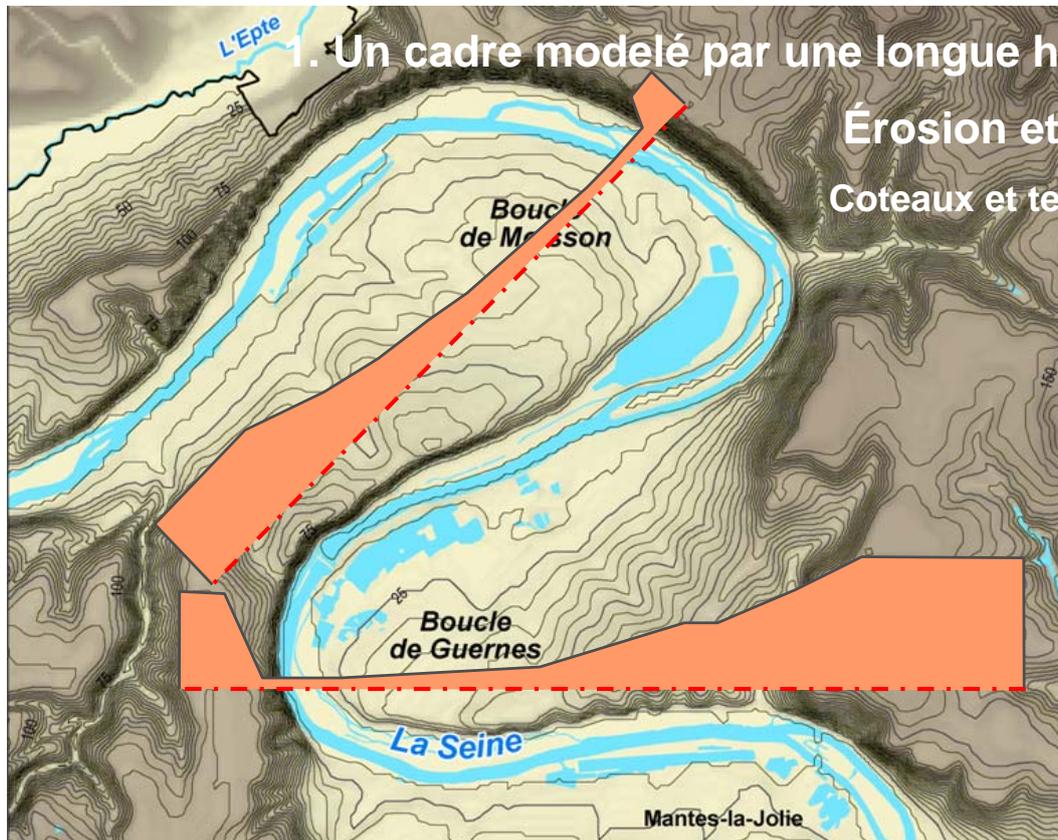
La direction ONO-ESE, ou sud-armoricaine, contrecoup lointain du plissement pyrénéen réactivant de vieilles failles hercyniennes, oriente beaucoup de failles, plis, rides, vallons et de la vallée de la Seine en aval de Paris.



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

10

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009



1. Un cadre modelé par une longue histoire

Érosion et dépôt

Coteaux et terrasses

A. Bardon, C. Cavailles, IAU-îdF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

1. Un cadre modelé par une longue histoire

Érosion et dépôt

Le transport de matériaux par l'érosion et le dépôt donne les cuestas ainsi que la forme du réseau hydrographique (où l'eau fraye son chemin à travers un relief existant et accentue ses creux) et le profil des méandres, avec un héritage de la période glaciaire et un régime différent depuis.



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

11

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

Bassin parisien, bassin de la Seine

Le bassin versant local

Amazonie

La vallée

Le fond de vallée

Le lit majeur

Le lit mineur



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

- *Le Bassin parisien*
- *Les bassins versants : bassin de la Seine, bv local*
- *La vallée*
- *Le fond de vallée*
- *Le lit majeur*
- *Le cours d'eau (lit mineur)*



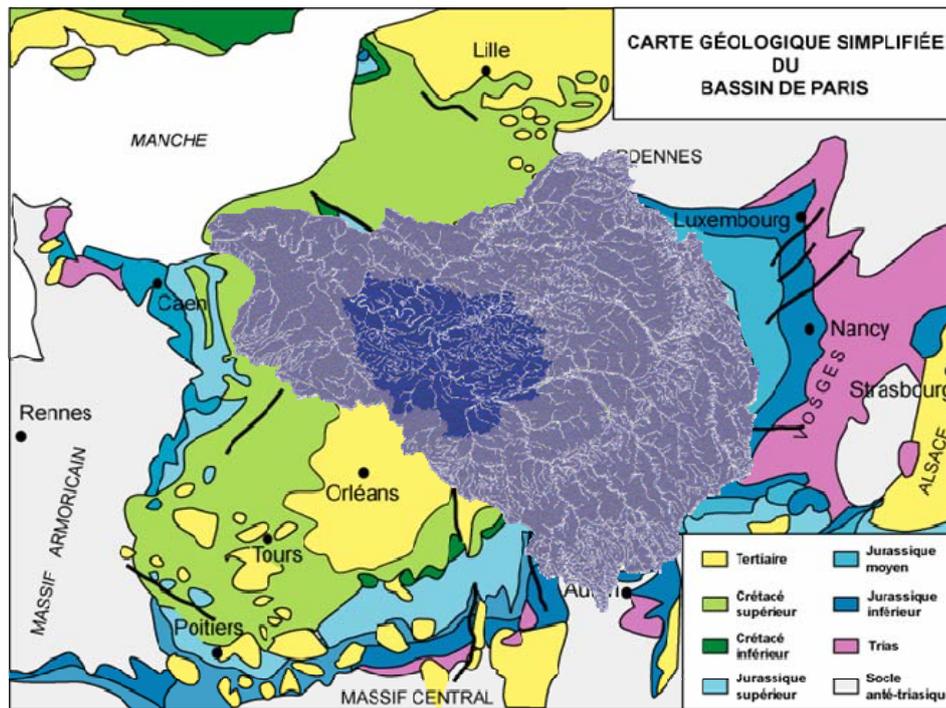
Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

12

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

Bassin parisien, bassin de la Seine



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

Bassins

Le mot « bassin » a deux sens : bassin sédimentaire, bassin versant.

- *Le Bassin parisien*
- *Les bassins versants : Loire, Seine, Somme*



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

13

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009



A. Bardou, C. Cavailles, IAU-IdF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

Le bassin versant local

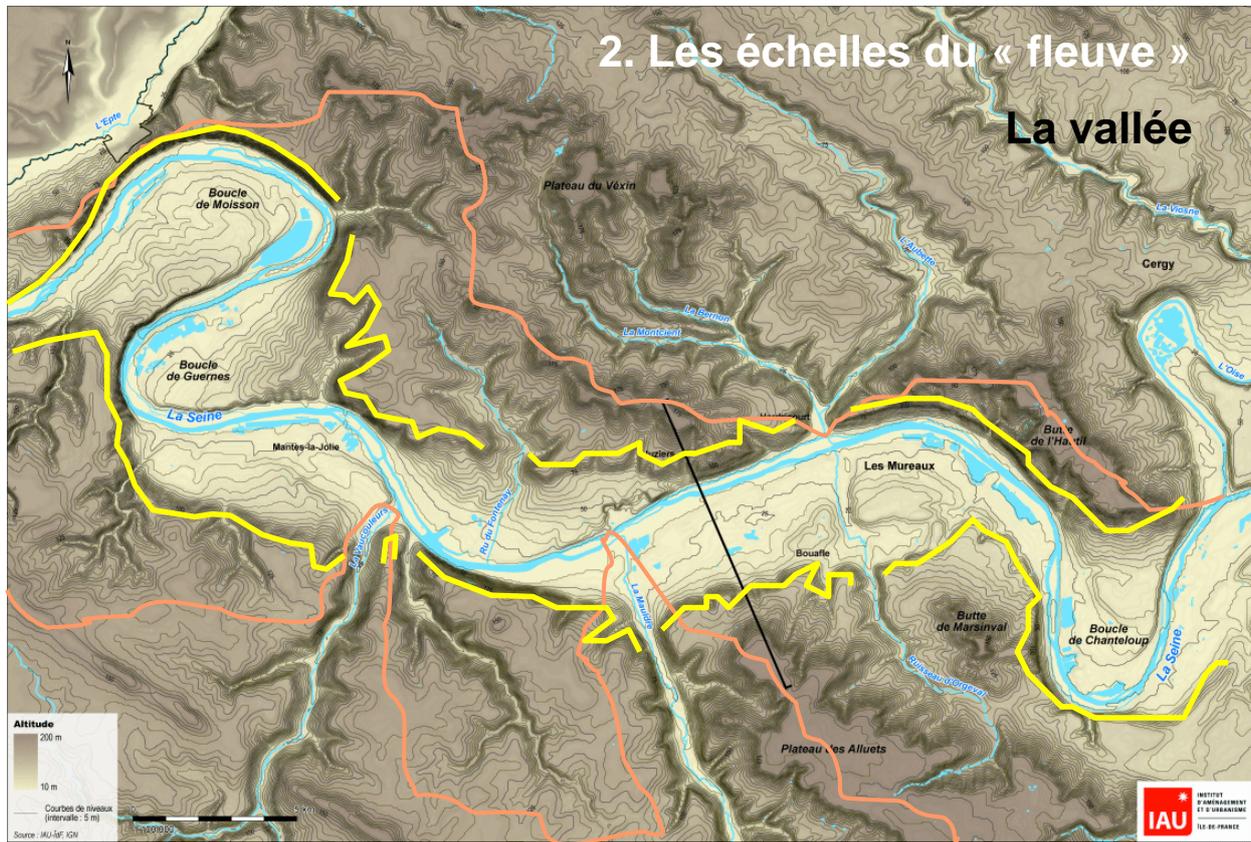
Le bassin versant est une entité importante pour la gestion de l'eau, mais peu perceptible visuellement. On connaît certes les grands seuils du bassin de la Seine, qui sont aussi ceux du Bassin parisien – Poitou, Bourgogne – ; mais à l'intérieur du Bassin parisien, les lignes de partage des eaux passent généralement au milieu des plateaux, et peuvent être facilement modifiées par un terrassement, un drainage ou une urbanisation.



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

14

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009



A. Bardon, C. Cavailles, IAU-IdF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

La vallée

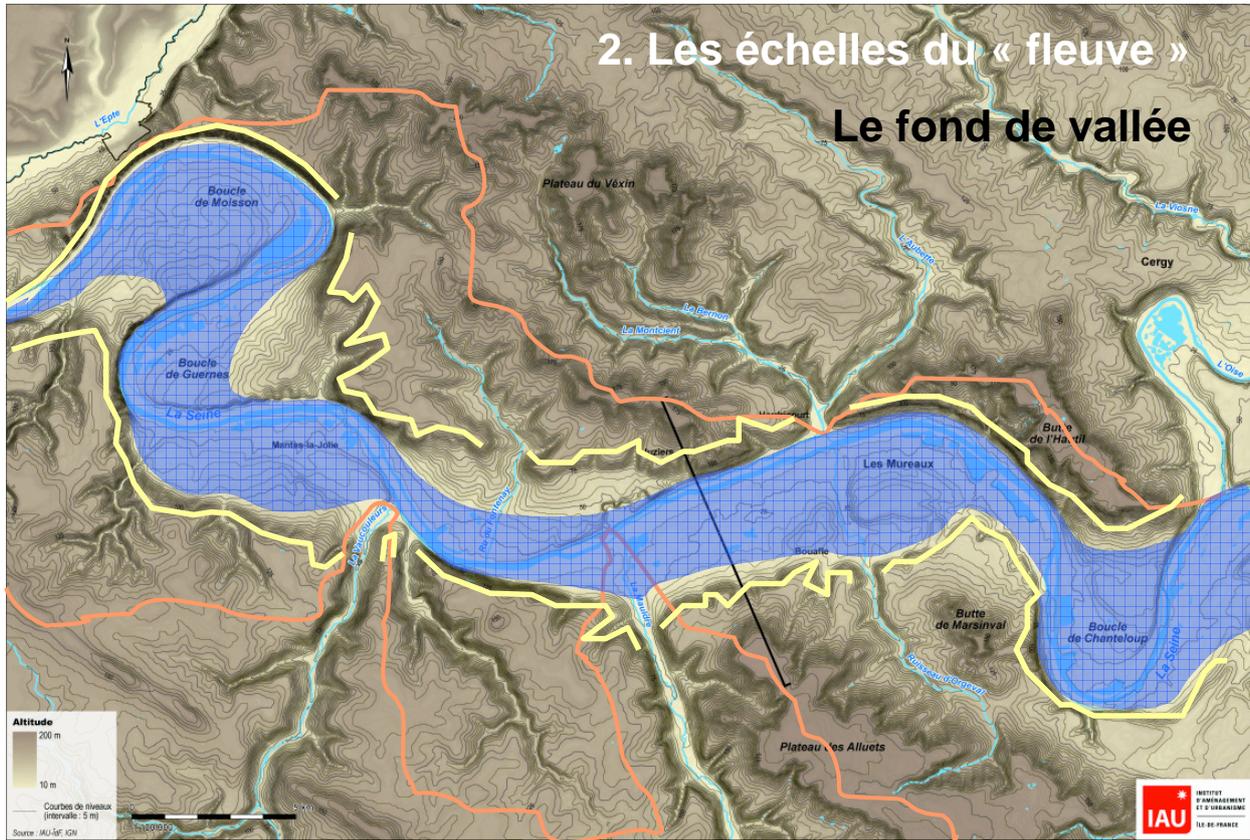
C'est une entité nettement individualisée dans un relief de plateau : rebord toujours très net en extérieur de méandre, souvent assez net en intérieur.



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

15

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009



2. Les échelles du « fleuve »

Le fond de vallée

A. Bardon, C. Cavailles, IAU-îdF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

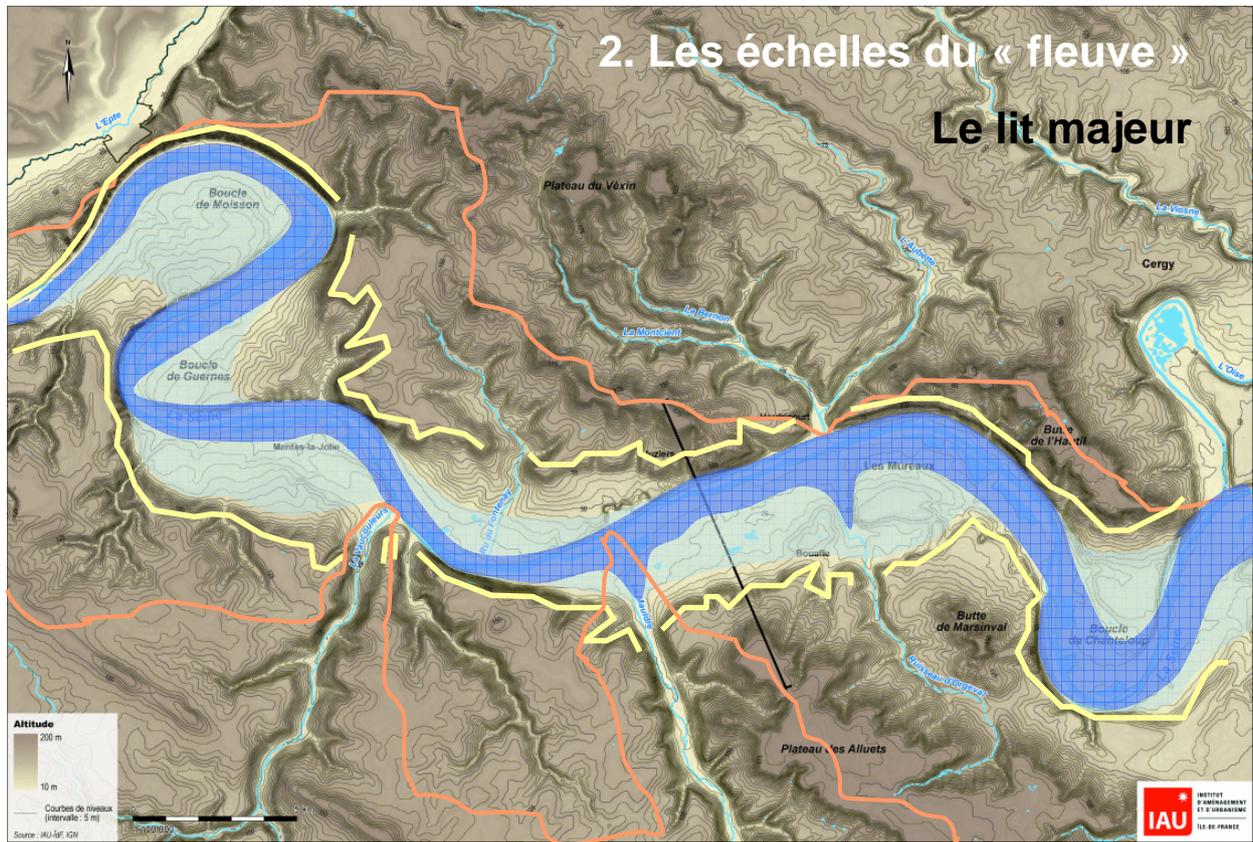
Le fond de vallée

Bien séparé des versants, quoique moins nettement que le plateau, il correspond à l'ensemble des terrasses anciennes, hautes, et récentes, basses



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009



2. Les échelles du « fleuve »

Le lit majeur

A. Bardon, C. Cavailles, IAU-ÎdF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

Le lit majeur

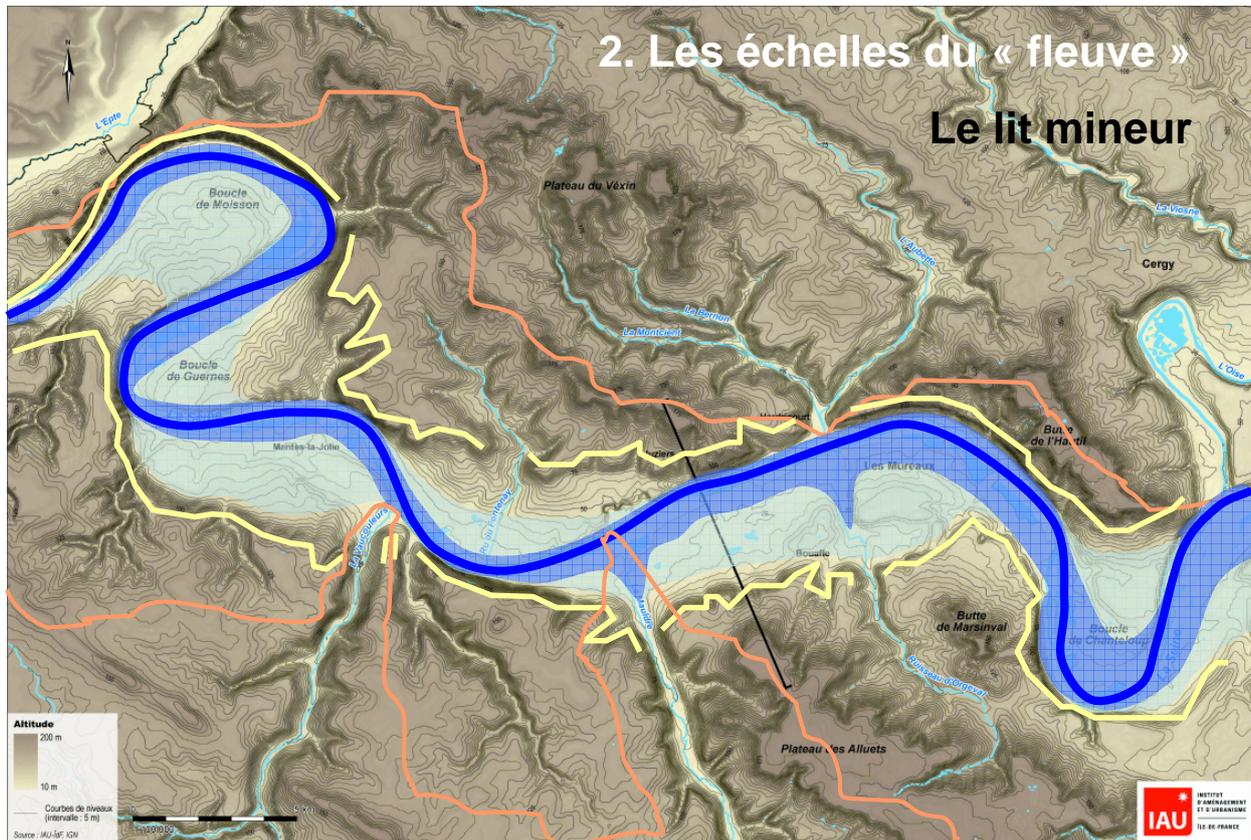
C'est la zone inondable, pas toujours facilement perceptible en dehors des crues (d'où des aménagements récents inadaptés), sinon par un examen attentif des occupations du sol traditionnelles, qui en avaient tenu compte.



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

17

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009



A. Bardou, C. Cavailles, IAU-IdF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

2. Les échelles du « fleuve »

Le lit mineur

C'est le cours d'eau permanent, qui peut sinuer à l'intérieur de sa vallée, ce qui oriente la trame foncière différemment selon l'échelle (dans les méandres, l'axe du fleuve peut se trouver localement perpendiculaire à celui de la vallée)



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

18

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages

La « Trame foncière »

Les belvédères

Les compositions

Seine à Porcheville



Gobry, DREIF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages

- *Trame foncière*
- *Points de vue : corniches, terrasses, balcons, belvédères...*
- *Compositions longitudinales*
- *Compositions transversales*



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

19

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009



G. Hanning, « Architecture de l'espace parisien », *L'Architecture d'aujourd'hui*, 1968



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages

Trame foncière

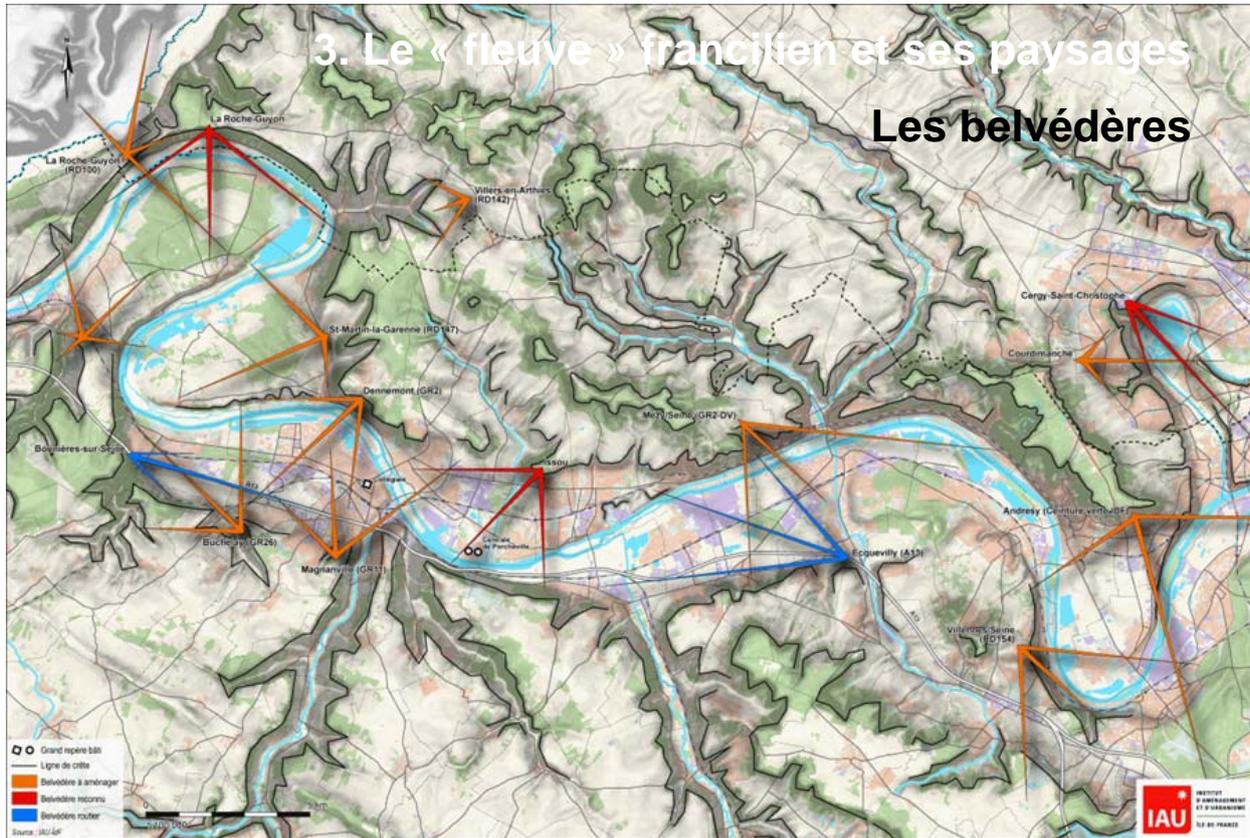
Le fleuve et sa vallée orientent l'espace et la trame foncière, avec une direction longitudinale et une direction transversale, par rapport auxquelles on peut se situer partout



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

20

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009



A. Bardou, C. Cavailles, IAU-IdF



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages

Points de vue

Les vallées offrent les principaux points de vue d'Île-de-France, notamment sur leur crête, rebord du plateau : corniches, terrasses, balcons, belvédères...

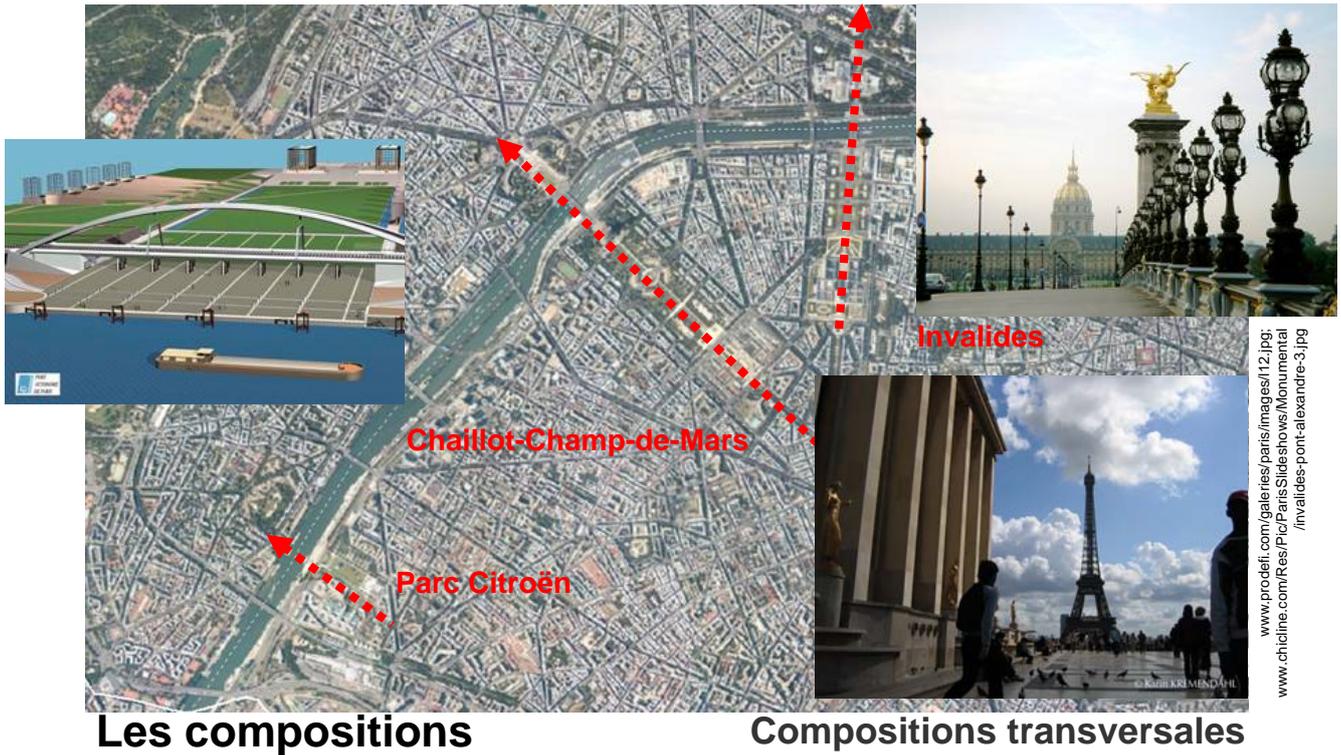


Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

21

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages

Compositions transversales (1)

Belvédères, monuments face au fleuve, mise en valeur de la concavité...

Exemples :

- *Invalides*
- *Chaillet-Champ-de-Mars*
- *Parc Citroën*

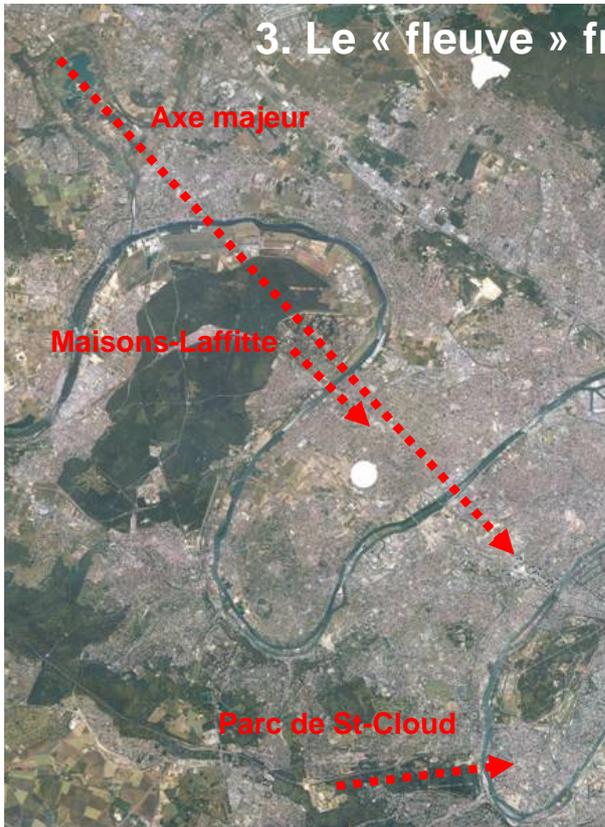


Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

22

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages



<http://www.cergyponoise.fr/sortir/axemajeur/station4.php>

Les compositions

Compositions transversales



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages

Compositions transversales (2)

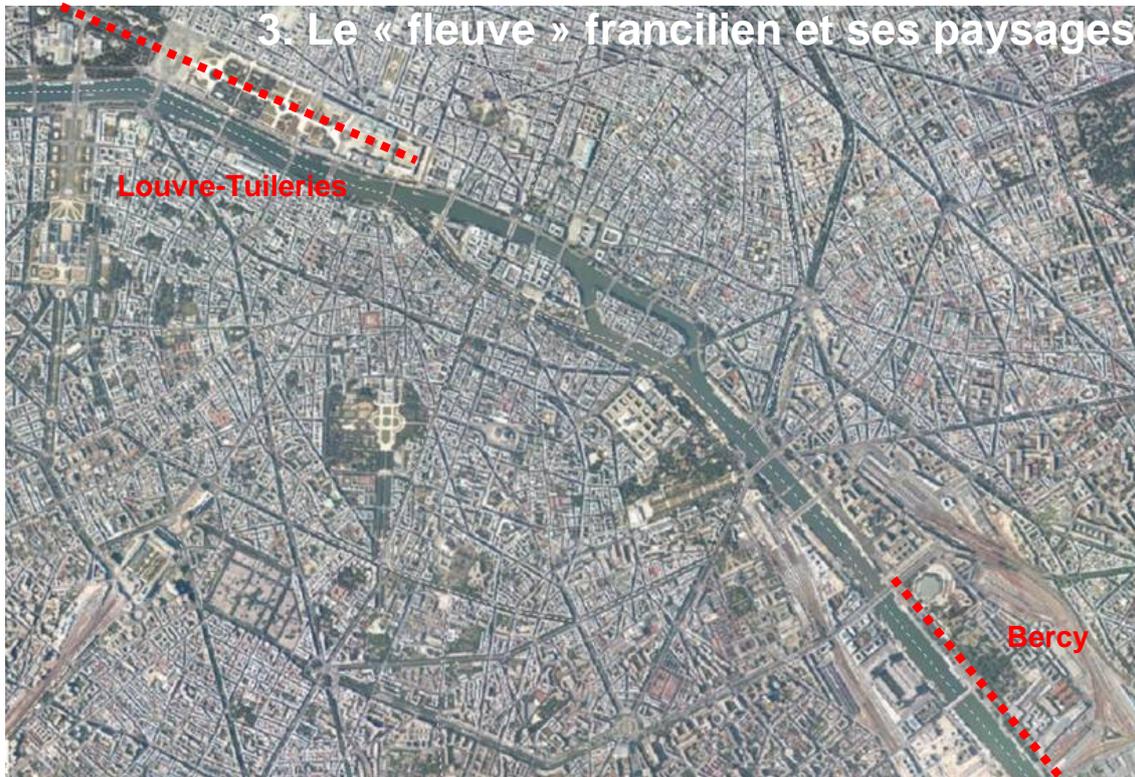
Belvédères, monuments face au fleuve, mise en valeur de la concavité...

Exemples :

- *Parc de Saint-Cloud*
- *Maisons-Laffitte*
- *Axe majeur de Cergy*



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire



Les compositions

Compositions longitudinales



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages

Compositions longitudinales (1)

Corniches, berges, promenades, façades urbaines...

Exemples :

- *Louvre-Tuileries*
- *Bercy*

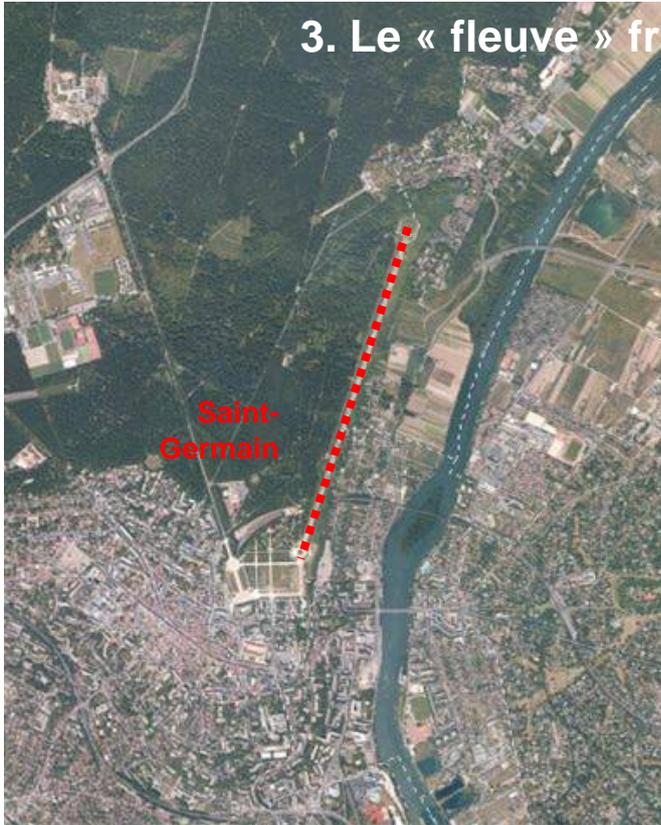


Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

24

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages



<http://www.flickr.com/photos/nightblue/489681273/>

Les compositions

Compositions longitudinales



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

3. Le « fleuve » francilien et ses paysages

Compositions longitudinales (2)

Corniches, berges, promenades, façades urbaines...

Exemples :

– *Terrasse de St-Germain*



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

25

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition transversale

Composition longitudinale

Gange à Bénarès



<http://dubouldumonde.wordpress.com/2009/03/07/voyage-en-inde-1973/>



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

- *Composition transversale : notion de façade ; accès et vues sur le fleuve*
- *Composition longitudinale : suivi de l'eau, traitement des berges, usages*



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

26

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition transversale

Façades
urbaines



Loire à Orléans
E. Bordes-Pagès



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition transversale : Notion de façade

L'aménagement doit permettre à la ville de regarder le fleuve et d'être vu de lui : importance du traitement du front urbain comme une façade, et du recul qui permet de voir la façade depuis le fleuve et le fleuve depuis la façade.



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

27

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition transversale

Accès et
vues
trans-
versales



Loire à Orléans
E. Bordes-Pagès



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition transversale : Accès et vues transversale sur le fleuve

L'aménagement doit aussi ménager les accès et les vues de la ville sur le fleuve à partir d'une certaine distance, que ce soit par des perspectives vastes et régulières ou par des espaces ouverts plus modestes.



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

28

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition longitudinale



Cheminement le long de la berge

Chemin le long de la Seine à Mantes
E. Bordes-Pagès



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition longitudinale : Cheminement le long de la berge

Le suivi longitudinal de l'eau à pied doit être facilité autant que possible.



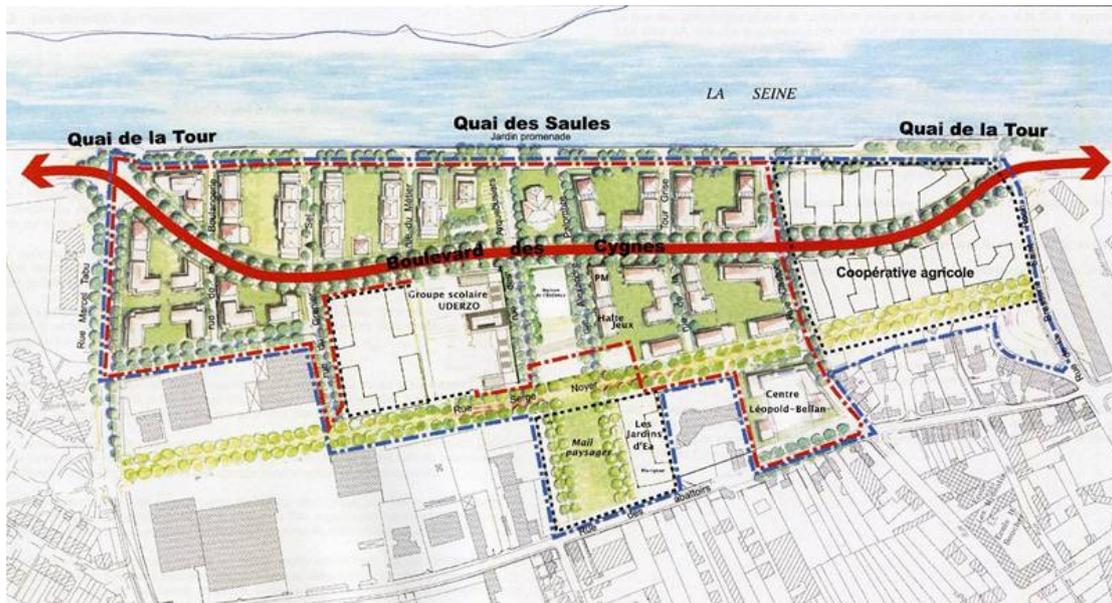
Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

29

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition longitudinale



Contournements évitant les angles droits

Voie le long de la Seine à Mantes



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition longitudinale : Contournement évitant les angles droits

Le contournement est parfois inévitable : installations non accessibles ou espaces naturels à protéger ; dans ce cas, l'itinéraire doit être lisible, évitant autant que possible les angles droits, qui alourdissent l'impact de l'obstacle



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

30

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve



Composition longitudinale

Traitement des berges naturelles

Bord de Seine à Épinay
E. Bordes-Pagès



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition longitudinale : Traitement des berges (1, naturelles)

Les berges sont différenciées: : naturelles ou urbaines ; mais toutes doivent être pensées, composées, aménagées comme un contact avec le fleuve et pas seulement traitées en fonction d'un usage unique (en général, la navigation).

– Le traitement des berges naturelles s'inscrit dans des projets de renaturation, faisant le lien entre les espaces de berges du fleuve et les espaces naturels plus en retrait (objectifs de trame verte longitudinale et perpendiculaire au fleuve constituée d'espaces verts et publics qui, en zone dense, contribuent à compenser les zones de carence en espaces verts).



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

31

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve



Traitement des berges architecturées

Quai du Rhône à Lyon



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition longitudinale : Traitement des berges (2, architecturées)

Les berges sont différenciées: : naturelles ou urbaines ; mais toutes doivent être pensées, composées, aménagées comme un contact avec le fleuve et pas seulement traitées en fonction d'un usage unique (en général, la navigation).

– Les berges qui ne sont pas naturelles doivent faire l'objet d'un traitement architectural : quais hauts et bas, gradins...



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

32

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition longitudinale

Mixité des usages



Port de Tolbiac
C. Ropital



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

4. Revaloriser le dialogue ville-fleuve

Composition longitudinale : Mixité des usages

L'enjeu des usages est aussi celui des valeurs symboliques. La mixité des fonctions, notamment entre activité et loisirs, donne une qualité d'urbanité qui est perdue dans les aménagements sécurisés et aseptisés – ports d'un côté et promenades de l'autre. La compatibilité peut être trouvée par des conventions de superposition de gestion et d'occupation de site portuaire, d'accès des promeneurs en dehors des périodes ouvrables, d'ouverture au public sur des propriétés privées, etc.



Ville et fleuve : Le Paysage, outil d'aménagement du territoire

33

INP, Cepage / Bordeaux / 10 juin 2009

Le paysage du quartier « Confluence » à Lyon : deux siècles et demi de projets et de recomposition

Bernard Gauthiez

Université de Lyon Jean-Moulin, UMR 5600 Ville, Environnement, Société

Le développement d'un nouveau quartier à Lyon, par la rénovation urbaine d'un secteur principalement utilisé jusqu'il y a peu à des fins industrielles et à des activités maintenant déplacées en périphérie de l'agglomération, comme le marché de gros, a été l'occasion de se poser la question de son paysage. Les concepteurs et maîtres d'ouvrage se sont emparés de cette approche pour construire le projet urbain et le discours qui l'accompagne. La présente réflexion vise à faire la part des choses entre l'histoire du paysage du lieu telle qu'on peut la reconstituer au travers de la documentation historique et l'utilisation qui est faite de ce matériau, réinterprété et idéalisé, dans le cadre du projet d'urbanisme qu'est le quartier Confluence à Lyon.

Une histoire à phases marquées

1. Un espace à forte présence de nature jusque vers 1770

Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, le secteur de l'actuel quartier est constitué de brotteaux (îles inondables ou non, de durée variable, remodelées par les crues et inondations) et de lônes (bras d'eau plus ou moins actifs) de la Saône et du Rhône. La zone du confluent commence plus au nord, au niveau de l'ancienne abbaye d'Ainay, et s'étend vers le sud jusqu'à la Mulatière. Le confluent à proprement parler se fait au niveau d'Ainay, bien que l'un des deux bras majeurs du Rhône borde les îles de l'actuel quartier du confluent à l'est. Le paysage est alors fait de la végétation arborée des bras d'eau les plus anciens et abandonnés, des bancs de gravier des parties exposées lors des basses eaux, de la végétation basse qui les envahit en partie (Fig. 1). Les principales îles sont en partie cultivées, parcourues de rangées de peupliers, au risque des transformations amenées par les crues des cours d'eau. L'autre élément fort de ce paysage est le coteau que longe à l'est la Saône sur toute cette zone, sur deux kilomètres, qui forme comme les gradins d'un théâtre dont la scène serait vers l'est. Ce coteau est colonisé à l'époque moderne par des maisons de campagnes de Lyonnais riches et/ou aristocrates, parfois agrémentées de belvédères pour mieux voir, au loin, quand le temps est propice, la plaine vers l'est, les Préalpes et surtout les sommets enneigés du Mont-Blanc à l'horizon.



Fig. 1 : Le confluent du Rhône et de la Saône vers 1760. Un espace non maîtrisé façonné par les cours d'eau.
Archives Départementales du Rhône. Photo B. Gauthiez.

Cet espace à forte consonance bucolique, rural, est très nettement séparé de la ville par le confluent de la Saône et du Rhône. Il est longtemps par excellence le domaine de la puissance de l'eau et de l'incontrôlable. On avait bien un temps, dans les années 1730, imaginé l'extension de la ville de ce côté, en quelque sorte préparée par les aménagements de Mogniat qui prirent la forme d'une grille de chemins accompagnés de fossés de drainage. Il était déjà à cette époque bien plus aisé d'urbaniser sur la rive gauche (est) du Rhône, mais cette dernière ne ressortissait pas de la même juridiction que les îles du confluent, non de la ville de Lyon, mais du Dauphiné.

2. La domestication du site : 1770-1826 : déplacement du Rhône, digue et pont

Cette situation change à partir de la fin du XVIII^e siècle. L'architecte-sculpteur Perrache propose à la ville une extension vers le sud. Son projet comprend un quartier nouveau presque exactement à l'emplacement du confluent juste au sud d'Ainay, une gare d'eau, puis une vaste zone consacrée à quelques manufactures et en fait essentiellement rurale, à l'emplacement des îles et brotteaux, contenue par deux longues digues le long du Rhône et de la Saône. Le moteur du projet est constitué de la nouvelle route portée par la digue du Rhône, prolongée par un pont à la Mulatière, amenée à devenir route royale puis nationale de Lyon vers la Méditerranée. Sa viabilité financière, les investissements à réaliser sont en effet très importants, est constituée par les terrains mis hors d'eau qui pourront être cédés. Non sans mal, notamment parce que la digue du Rhône le repousse en fait vers l'est où il va déplacer son lit sur d'autres terrains ruraux, et parce que les remblais nécessaires sont très importants, le projet sera mis en œuvre. Ce sera de fait un échec financier, seule la puissance publique étant en mesure, in fine, d'en assumer le coût. La digue et le pont sont en service à la fin des années 1770, de même que la gare d'eau, vite encombrée de sédiments (Fig.2). En revanche, le quartier d'Ainay n'est construit, sur un nouveau plan, qu'à partir de 1815. La gravure ci-dessous montre l'esprit du projet, une immense façade urbaine, comme celle d'un château, vers l'est et vers le sud, finissant de façon parfaitement architecturée la ville, ordonnancée face à l'immensité de la nature et dominée par les collines à l'ouest. Un projet d'esprit baroque, réalisé en large partie vers l'est, mais pas au sud. L'actuel quartier en rénovation correspond à la plaine au sud de la ville, dans la partie gauche de l'image.

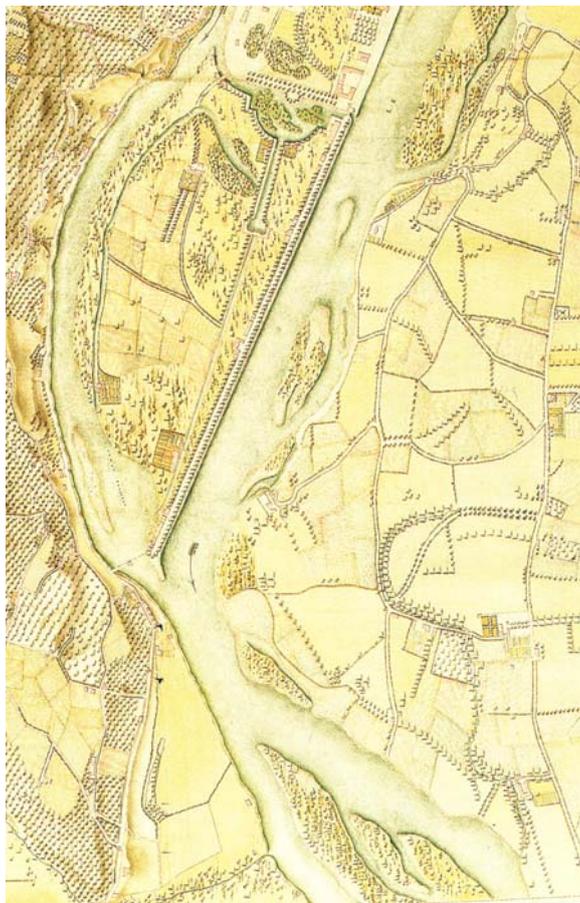
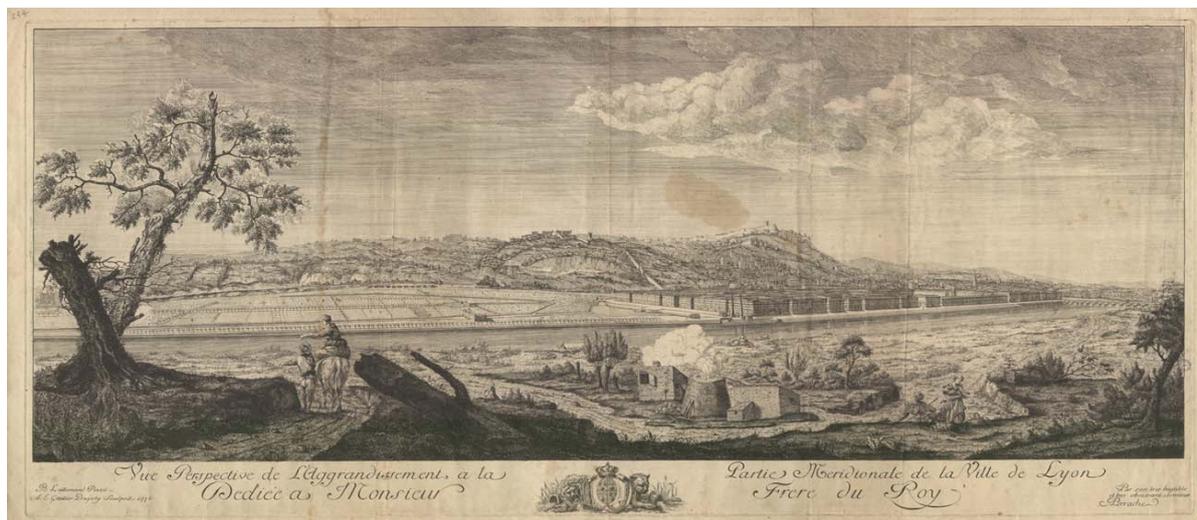


Fig. 2 : La presqu'île formée au confluent de la Saône et du Rhône par les travaux d'endiguement de Perrache. Etat en 1799. L'espace est encore largement rural. La première gare d'eau, au nord, est en partie envahie par la végétation. Le Rhône a été déplacé vers l'est. Service Historique de l'Armée de Terre, art. 8, sect. 2 (Lyon).



(Archives Municipales de Lyon, 1774)

De ce côté, les circonstances administratives pèsent de tout leur poids. En effet, alors que l'ancien faubourg de la Guillotière, devenue commune à la Révolution, devient une ville en rive est du Rhône et commence à rivaliser avec Lyon, cette dernière (où plutôt ses édiles) cherche d'abord à tirer profit des quelques espaces de son territoire qui restent disponibles. On décide de lotir la presqu'île formée par les travaux de Perrache à la fin des années 1830, dans l'intention d'en faire un vaste quartier industriel qui rivaliserait avec les communes voisines de Lyon, en fait bien mieux dotées du point de vue de l'accessibilité, voire de la fiscalité, car

hors octroi. Une nouvelle gare d'eau est prévue au centre du nouveau quartier, mise en concurrence malheureuse avec le chemin de fer qui apporte précisément à cette époque le charbon de la vallée du Gier et aboutit au cœur du nouveau développement. La division communale est probablement un facteur majeur de l'évolution du quartier. En effet, si la discussion sur l'emplacement de la gare du chemin de fer Paris-Lyon-Marseille conduit à envisager divers sites, dont l'un remarquablement placé face à la ville en rive gauche là où sont actuellement la préfecture et l'hôtel départemental, ce dernier site est sur la commune de la Guillotière. On décide donc, pour des raisons principalement politiques, de placer la gare principale sur le territoire de Lyon, à l'emplacement de l'ancienne gare d'eau de Perrache, juste au sud du quartier d'Ainay alors en voie d'achèvement. Pour traverser le Rhône, un pont surélevé est construit, permettant le trafic sur les quais, et prolongé en travers de la presqu'île par une levée maçonnée, traversée dans le sens nord-sud par de longs passages voûtés, les Voûtes de Perrache. La conséquence immédiate est que, de fait, le quartier au sud de la gare devient une entité très marquée socialement et du point de vue des activités, l'enclavement conduisant généralement à l'accentuation des différenciations. Avant le chemin de fer, l'espace de la future gare est bordée d'une vaste place (place Carnot) et du cours de Verdun, lieu majeur de promenade et de déambulation dominicale. La continuité entre cet espace public majeur du Lyon de la Restauration et du nouveau quartier, où se développent un temps des activités de loisir, est alors totale. Une fois la gare et ses voûtes construites, le quartier au nord verra sa nature bourgeoise confirmée, alors que le quartier au sud, maintenant séparé et devenu invisible pour le reste de la ville, sera utilisé pour des activités et infrastructures préférentiellement ôtées du regard : prisons, usine à gaz, dépôts de charbon, et aussi prostitution, trafics divers..., bénéficiant d'un terrain plat, certes malcommode et à remblayer (il reste des lieux où le remblais n'a pas été fait), mais peu coûteux et précisément pratique pour ces activités, car très proche du centre-ville et très bien desservi par les infrastructures.

Cette époque voit donc un changement radical dans le paysage de ce quartier de la ville. Le milieu naturel disparaît pratiquement complètement. Les cours d'eau sont canalisés, les anciens lônes et brotteaux recouverts par les remblais, l'espace nivelé : la table rase de fait, où ne subsiste plus aucune trace de l'espace antérieur, sauf ce qui en est extérieur, le coteau de la Mulatière et de Ste-Foy, toujours là, et intouché.

En contrebas, sur l'ancien espace de l'eau, c'est la ville industrielle et ses tripes, cheminées, fumées des locomotives, rumeurs des trains et des bateaux, gazomètres, activités reléguées¹. Ce qu'on ne montre pas lorsqu'on fait visiter la ville et qui, chose de fait bien pratique, est caché par la levée des voies ferrées (Fig.3).

L'espace du quartier, jusqu'aux années 1990, sera conforté dans cette utilisation. Il devient l'un des espaces de services urbains majeurs de l'agglomération lyonnaise : infrastructures de transport (chemin de fer, autoroute, tête de ligne de métro, usine à gaz, dépôt de transports publics, marché de gros, prisons, docs sur la Saône...). Les aménagements et surtout les espaces publics décidés à la fin du XVIIIe siècle s'avèrent remarquablement adaptés aux besoins de la ville du XXe siècle. On place l'autoroute d'entrée de la ville venant du sud sur la digue du Rhône, le centre intermodal de Perrache vient occuper l'ancien cours de Verdun. L'accès principal des modes de transport est orienté vers le nord et la ville ancienne. Le quartier est mal desservi sauf pour les tuyaux vitaux pour les tripes. La ville noble lui tourne le dos, elle n'en est que le serviteur, certes indispensable, mais heureusement caché maintenant aussi par l'autoroute sur la berge du Rhône.

¹ Au paysage déjà illustrée et théorisée par Ruskin en 1840.



Fig.3 : Le site de Lyon en 1800. La presqu'île du confluent est devenue un quartier industriel. La deuxième garde d'eau, en son centre, est déjà en partie remblayée. Plan du service du génie de l'armée, Université Lyon 3.

Le projet d'aménagement en cours : SEM Confluence, urbaniste Grether, paysagiste Desvignes

La grande mutation urbaine amorcée dans les années 1970 frappe très durement le quartier, dont les fonctions sont justement, pour une part importante d'entre elles, celles de la ville industrielle. L'usine à gaz est l'une des premières à disparaître, suivies par les activités portuaires et bien d'autres. Les équipements urbains conçus pour la ville du XIXe siècle comme les prisons, ou celle du milieu du XXe comme le marché de gros, sont à l'étroit et de plus en plus décriés pour leur inadaptation.

On lance donc une vaste opération de rénovation urbaine. Si la partie nord du secteur est surtout concernée par la réhabilitation, le reste est l'objet d'une nouvelle table rase. Les traces du quartier créé vers 1830, déjà en partie effacées par la mise en place de vastes emprises foncières plus adaptées aux équipements, finissent de disparaître, hormis quelques rues

correspondant au quadrillage initial. Il s'agit donc d'une deuxième mutation majeure, caractérisée par la disparition d'un paysage et la mise en place d'un nouveau : celui du tertiaire et du logement. De nouveaux équipements sont projetés et déjà aujourd'hui largement réalisés, hôtel de Région, tramway, musée départemental, centre commercial et de loisirs (Fig.4).



Fig. 4 : Plan des différentes phases et catégories d'action du quartier Confluent. Document en ligne ©SEM-Confluent, 2009.

La question du paysage issu de l'histoire du quartier et du contexte de sa transformation en quartier central voire hyper-central, se présente comme de fait assez complexe et embrouillée. Voyons comment l'approcher.

Le paysage du quartier dans la ville

Le quartier de Confluence est une très belle illustration de ce qu'on entend généralement par « entrée de ville ». C'est un espace fortement cinétique, d'abord celui du Rhône et des quartiers de la rive gauche, avec les tours de la Part-Dieu à l'horizon, vus à 80 km/h de l'autoroute en arrivant dans le centre de Lyon (Fig.5). Auparavant, on a longé, venant encore du sud, le vaste bassin du port, ses appontements et son dépôt de conteneurs, avec en arrière-plan vers le nord-ouest le coteau de Ste-Foy/La Mulatière et la colline de Fourvière surmontée de la basilique et de la tour métallique. Une fois sur la digue du Rhône, on perçoit assez secondairement ce qui se trouve à l'ouest, arbres, immeubles construits ou en construction, prisons juste avant de franchir par-dessous la voie ferrée de Perrache. Le regard, quand il peut se distraire de l'attention portée au trafic, est surtout attiré vers le Rhône et le dégagement qu'il procure. Les arrivées par la voie ferrée, de St-Etienne par le sud ou en venant de l'est par le viaduc traversant le Rhône, donnent d'autres aperçus.



Fig. 5 : L'entrée de Lyon par le sud de la presqu'île. Le pont de chemin de fer franchit la Saône, peu visible. L'autoroute, après l'avoir aussi franchie, longe le Rhône. Le site du futur musée départemental des Confluences est le terrain en chantier au centre à droite. A l'horizon, la tour de la Part-Dieu. Photo B. Gauthiez 2009.

Vu de l'intérieur, le quartier subit de très fortes contraintes d'enfermement. L'autoroute sur la berge du Rhône, les voies ferrées et les remblais de la gare, Le Centre d'échanges de Perrache limite très fortement les liaisons pratiques et visuelles avec l'extérieur. C'est un problème de lien avec les quartiers voisins, Gerland de l'autre côté du Rhône², Ainay au nord au-delà du complexe de Perrache, et La Mulatière à l'ouest de l'autre côté de la Saône. La question de l'articulation avec le quartier de la place Carnot au nord, au-delà du centre d'échange et des Voûtes de Perrache, est bien sûr majeure dans la réunion du quartier au reste de la ville. De fait, la destruction du centre a été un moment envisagée. Le coût de l'opération, de même que la complexité fonctionnelle de l'objet – une de ces mégastructures chères aux architectes des années 1970- n'augurent pas d'une réalisation rapide, quand bien même la décision serait prise. Le déplacement projeté de l'autoroute est tout aussi problématique, puisque conditionné par la mise en service d'un nouveau contournement autoroutier du centre de l'agglomération de Lyon, par l'ouest. Là aussi, pas de possibilités avant au moins une dizaine d'années.

En revanche, le grand paysage est toujours présent. Il est cependant bien difficile à percevoir. Le cadre naturel constitué dans les lointains par le Mont Pilat au sud, les Alpes à l'ouest, n'est pas menacé (Fig. 6). Il est en revanche pratiquement imperceptible du quartier lui-même. Du quartier, c'est le coteau de la Mulatière qui est très présent, qui constitue comme une paroi arborée continue sur toute sa longueur à l'ouest, soulignée par l'eau de la Saône. Un espace cependant inaccessible, et duquel seuls les résidents peuvent avoir vue sur la presqu'île. En effet, il est très difficile d'y trouver un lieu d'où avoir une vue sur la vallée. Cette situation explique que la plupart des photos, et même des vues dessinées simulant le projet réalisé,

² Il est maintenant envisagé de prolonger la ligne de Tramway qui passe cours Charlemagne, par un pont, jusqu'au centre du quartier de Gerland.

publiées par les acteurs du projet Confluence, ville, SEM..., sont prises avec une certaine hauteur et ne reflètent pas le paysage au sol. Des vues cavalières, ou d'avion, en somme³.



Fig. 6 : Vue d'ensemble du nouveau quartier Confluent depuis le coteau, du nord vers le sud. A l'horizon le Mont Pilat (1400 m).
Photo B. Gauthiez 2009.

Pour conclure sur ces aspects, le quartier est perçu de l'extérieur essentiellement lorsqu'on parcourt l'autoroute du sud, qui forme par ailleurs en soi une barrière à la vue lorsqu'on regarde de l'intérieur vers l'est. Le paysage intérieur est borné de toutes parts par des obstacles, des aménagements comme les Voûtes de Perrache, et le coteau de la Saône. En dehors du secteur dit Charlemagne, où un paysage urbain de quartier secondaire de la période industrielle subsiste, formé d'immeubles d'habitation et de quelques équipements comme une église néo-gothique, le paysage est celui de la ville en chantier, ne réutilisant pratiquement rien de la substance ancienne, à l'exception des petits docs du port Rambaud.

Le paysage dans le projet d'aménagement

Malgré ces difficultés, le discours porté par la Société d'Economie Mixte d'Aménagement et les concepteurs de l'opération d'urbanisme actuellement en cours (deux ZAC, dont l'une est pratiquement achevée), met un fort accent sur le paysage. Il s'agit surtout du paysage du projet. Les éléments principaux en sont une darse qui a été creusée et aménagée au centre du quartier, la qualité des architectures contemporaines, parfois signées de grands noms, l'interconnexion entre les jardins privés qui devrait permettre d'intéressants cheminements (il est beaucoup insisté sur ce point par le paysagiste Desvignes dans une vidéo de présentation du projet présentée dans la maison du quartier Confluence). On pourra juger et décrire ce paysage produit dans le cadre du projet une fois ce dernier abouti. Il est douteux que l'interconnexion des jardins privés résiste aux impératifs de sécurité.

³ Ceci renouvelle l'actualité du débat des CIAM dans l'après-guerre, quand les urbanistes du nord de l'Europe opposaient la nécessité de concevoir les villes pour le plaisir et le confort de leurs futurs habitants à la conception esthétique « vue d'avion » portée par les Français menés par Le Corbusier.

En revanche, l'articulation du projet avec la ville dans laquelle il se situe et avec les espaces qui l'entourent est pratiquement tue. On évoque la chaîne des places du centre de Lyon, continue depuis celle des Terreaux au nord jusqu'à celle de la darse au centre du nouveau quartier, en passant par celles des Jacobins, Bellecour, les places Ampère, Carnot, des archives, Ste-Blandine. Mais l'obstacle de Perrache rend cette image quelque peu illusoire. Il rend assez illusoire aussi le « doublement du centre-ville » annoncé dans la communication du projet. Peu de choses ont été conservées du bâti ancien : le traitement des anciennes prisons est l'objet d'un vif débat, le bâti industriel a été presque totalement supprimé sur l'ensemble des secteurs en ZAC⁴. La nouvelle darse ne tient aucun compte, ni ne reprend aucun élément, de l'ancienne gare d'eau dont les vestiges étaient présents en sous-sol. Certes, le quai de Saône sera aménagé en promenade. Il y a un paradoxe dans la récréation au sein du projet, en retrait de la rive vers l'est, d'un plan d'eau simulant un bord de rivière longé d'une promenade de rive simulant elle-même un espace naturel non aménagé. Ici, la contrainte de la juridiction de Voies Navigables de France, qui tenait à conserver l'usage du quai et à s'en réserver la compétence d'aménagement, a fortement pesé. De même, on peut se demander si le fait que le coteau à l'ouest de la Saône, placé sur les territoires des communes de la Mulatière (coteau à proprement parler) et de Ste-Foy-les-Lyon (au-dessus), n'a pas contribué à son exclusion du projet. Il y avait là cependant une possibilité d'ouverture paysagère majeure, en fait la seule immédiatement disponible et d'ailleurs utilisée dans la conception de la darse (Fig.7). Encore une fois, la question de la juridiction du sol a joué, conduisant la ville de Lyon à ne prendre en considération que son territoire communal propre, voire, pour ce qui est des aménageurs, le périmètre des ZAC strictement compris.



Fig. 7 : La darse et les bâtiments qui la longent en cours de construction, ZAC-1^{ère} phase.
A l'ouest le coteau de la Mulatière et de Ste-Foy-les-Lyon. Photo B. Gauthiez 2009.

En somme, on constate un grand décalage entre l'importance de la communication relative au projet Confluence consacrée au paysage et la réalité de sa prise en compte. Alors que le sens commun appelle le regard sur les extérieurs, la scénographie, le sens donné à des éléments

⁴ Il ne subsiste rien de l'ancienne usine à gaz. On peut voir à Rome et Barcelone des structures de gazomètres conservées, intéressants témoignages du passé industriel de ces villes.

passés et futurs, le paysage tel qu'il est envisagé dans le projet est limité strictement à l'espace de son périmètre et ne s'appuie pas sur les éléments qui étaient pourtant à disposition, ou même sont visibles du périmètre de rénovation. Certes, les contraintes techniques (autoroute, voies ferrées, pour ne citer qu'elles) étaient fortes, mais l'enfermement paysager du projet est manifeste (Fig.8). On pourrait en donner une dernière illustration dans le fait que l'aménagement de la place des Archives, au débouché sud de la gare de Perrache vers le cours Charlemagne qui parcourt le centre du quartier Confluence du nord au sud – une place qui est donc à un point d'articulation majeur du projet avec le reste de la ville -, laisse des murs aveugles à l'alignement et l'on a pas envisagé d'ouvrir les voûtes de la levée des voies ferrées pour y installer cafés ou boutiques, à l'exemple des voûtes des voies ferrées de la gare de la Bastille à Paris, dans une situation très favorable.

Enfin, on ne peut terminer cet examen de la question du paysage actuel et futur de ce quartier de Lyon où l'on construit actuellement un nouveau morceau de ville à la place d'un ancien, sans évoquer le musée départemental. Cet édifice, d'une architecture voulue très contemporaine et expression forte de la modernité, sera placé à l'extrême sud du quartier, juste à l'est du point d'arrivée de l'autoroute du sud sur la presqu'île du confluent de la Saône et du Rhône. Ce sera donc, au-delà des vicissitudes de sa réalisation et sans aborder la question du bien fondé de la décision d'y investir tant de financement de la part de l'institution concernée, l'un des points de repère majeurs dans l'espace lyonnais, tant par son écriture architecturale que par sa localisation et sa visibilité. Ce projet n'est pourtant pas abordé dans les discours relatifs au projet Confluence. De même, la communication du Département du Rhône ne parle à aucun moment de l'importance du musée dans le paysage de la ville, indiscutablement majeure. Il est évident que le Département - institution très importante dans la pratique mais assez peu visible pour le citoyen -, dans ce projet, s'est saisi d'un lieu et y a conçu une architecture visant à lui donner une place de premier plan dans le paysage visuel de la ville, et donc à renforcer sa visibilité politique. Le non-dit dans sa communication montre par défaut cet enjeu, tant pour beaucoup de nouveaux arrivants à Lyon, le musée une fois réalisé en deviendra l'un des monuments phares. On se rappellera ici que le Département avait déjà souhaité, lors de la construction de la préfecture sur le cours de la Liberté à partir de 1879, acquérir une visibilité monumentale dans la ville, choisissant un lieu central et prévoyant une place en esplanade sur le Rhône pour la mettre en valeur et la dégager. Les péripéties de ce projet, non sans dimensions politiques, avaient fait que la place n'avait pas été réalisée et que le bâtiment, monument de l'éclectisme, n'avait pu disposer de la visibilité souhaitée et est resté jusqu'à aujourd'hui enclavé.

On le voit, la question du paysage dans un projet d'urbanisme peut être complexe. Dans le cas du projet Confluence à Lyon, elle l'est d'autant plus que les acteurs sont variés, les contraintes visuelles et fonctionnelles fortes, et qu'on s'est laissé quelque peu enfermer dans des périmètres qui ont une importance majeure dans le montage des projets – territoires communaux, zones d'opérations -, et que les considérations politiques informent fortement les décisions, qu'il s'agisse de faire table rase du bâti et des aménagements anciens en la justifiant par une argumentation économique ou d'accéder à une place de premier plan dans le tableau lyonnais.



Fig. 8 : Vue du projet en cours. Un paysage en soi, éphémère, celui du chantier. Photo B. Gauthiez 2009.

Références bibliographiques (en sus de celles données dans le dossier général):

http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/itiinv/lyon-confluent/index_content.html

<http://www.lyon-confluence.fr/>

<http://www.grandlyon.com/Lyon-Confluence.36.0.html>

http://www.museedesconfluences.fr/musee/musee_presentation/index.php

<http://www.pointsductu.org>

<http://www.lyon-urbain.com>

BERTHIER I., « Lyon-Confluence : débat sur la méthode », *Diagonal*, n° 141, janvier-février 2000, pp. 16-19.

BERTRAND D., *Le tissu urbain et les cours d'eau à Lyon. Approche transversale de l'interface, mémoire de maîtrise réalisé sous la direction de F. Scherrer et J.-P. Bravard*, Université Lumière Lyon II, Institut d'Urbanisme de Lyon, sept. 2000, 151 p.

BERTRAND R., « Lyon ville fluviale : pour la réhabilitation des berges de la Saône en Centre-Presqu'île », *Centre-Presqu'île*, n° 8, 1982, pp. 6-7.

BETHEMONT J., « Lyon, genèse d'une confluence », *Lyon au fil des fleuves*, 1982.

BETHEMONT J., « Lyon, le confluent et l'esprit des lieux », *Géocarrefour*, Vol. 82/3 | 2007.

BLACHE J., « Sites urbains et rivières françaises », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 39, 1959, pp. 17-55.

BRAVARD J.-P. et al., « Les paysages de l'eau aux portes de la ville », Actes du colloque de Lyon, 9-10 décembre 1993, *Les chemins de la recherche*, 29, 1995, 331 p.

BOURGAILLAT V., *L'eau dans la ville : potentialités et limites d'une redécouverte*, Lyon, Agence d'Urbanisme de la COURLY / Université Lyon II, 1990, 74 p.

CHARLETY J., « L'aménagement du Rhône et de la Saône à la traversée de Lyon », *Lyon au fil des fleuves*, 1982.

Forma urbis, les plans généraux de Lyon du XVIe au XXe siècle, Archives Municipales de Lyon, Dossier n° 10, Lyon, 1997.

FREBAULT J., DELLUS J., RIVET M., « Lyon ville fluviale », *La ville et le fleuve*, 1989.

- FULCHIRON R., « *Reconquête et réaménagement des berges : l'exemple lyonnais* », *Cahiers du CREPIF*, mars 1986.
- GAUTHIEZ B., « *Trasformazione dei valori urbani tra Settecento e Ottocento : il caso di Lione* », *Storia urbana*, n° 71, 1995, pp. 149-170.
- LAPEYRE-UZU F., dir., *Le Confluent : derrière les voûtes*, Lyon, Lieux dits éd., 2005.
- « *Lyon et les fleuves, les retrouvailles* », *Les Cahiers Millénaire3*, n° 25, 2001.
- Lyon au fil des fleuves*, catalogue d'exposition, ELAC, Lyon, 1982.
- Lyon, La Confluence, Mémoires en mutation*, catalogue d'exposition, Archives Municipales de Lyon, 2009.
- PATRIMONIO V., LUCAS N., FRANCE M., *Lyon, Kyoto, paysages d'eau*, Versailles, DLPG, ENSP, 1993.
- PELLETIER J., *Les ponts de Lyon. L'eau et les Lyonnais*, Le Coteau, Editions Horvath, s.d., 207 p.
- RAFFIN M., « *L'aménagement du Rhône et l'outil portuaire lyonnais* », *La ville et le fleuve*, p. 198.
- ROZ M., *Bleu Lyon, Nouvelle couleur des quais du Rhône*, Liège, Pierre Mardaga Editeur, 1994, 92 p.
- Ville et fleuve. Des villes à la reconquête de leurs fleuves : réflexions à partir des exemples de Lyon, Montréal, Torun*, Actes du colloque tenu à Lyon les 13-14 mai 1985, 115 p.
- La ville et le fleuve*, actes du 112^e congrès des sociétés savantes, CTHS, Lyon, 1989.

Villes et fleuves d'Ile-de-France invités à l'Exposition Universelle Shanghai 2010

Jean-Claude Pierre

Conseiller du directeur général de l'unité aménagement durable d'Ile de France



UN FLEUVE, UN TERRITOIRE, UN MODE DE VIE
Le Pavillon de Paris Ile de France à Shanghai 2010

L'Exposition Universelle de Shanghai « **Better City, Better Life** », du 1er mai au 31 octobre 2010, accueillera pour la première fois, dans la **zone des meilleures pratiques urbaines (Urban Best Practices Area/UBPA), une cinquantaine de métropoles mondiales autour de quatre thématiques :**

- Mieux vivre en ville,
- Urbanisation durable,
- Protection et valorisation du patrimoine historique,
- Innovation technologique (exemples construits)

L'exposition « ***Un fleuve, un territoire, un mode de vie*** » présentée par l'association *PARIS ILE DE FRANCE EXPO 2010 SHANGHAI* créée fin 2008 (Ville de Paris, Région Ile de France et Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris), se réfère au premier de ces quatre thèmes : « *Mieux vivre en ville* ».

Elle s'appuie sur notre image internationale traditionnellement favorable, sur notre richesse événementielle et sur notre logistique urbaine moderne pour présenter cette alliance exceptionnelle de dynamisme économique et de qualité de vie qui caractérisent Paris Ile de France, reflet d'un savoir faire qui peut être proposé comme modèle.

L'objectif est de montrer, comment une métropole historique, mondialement célèbre pour son patrimoine, peut bénéficier d'un développement harmonieux et durable grâce aux innovations permanentes.

Notre singularité associant démocratie urbaine, créativité et innovation, valorisation patrimoniale et développement durable constitue un savoir-faire et un modèle.

La **scénographie générale** (ainsi qu'un cycle de conférences internationales) aborde cinq thèmes montrant que le « savoir-vivre » ainsi dessiné ne peut se concevoir sans un « savoir ville », tenant compte des « référents » fondateurs de notre histoire et de notre modernité :

1. Nature et Biodiversité, Environnement
2. Culture et Mode de vie
3. Ville, Habitat et Mobilité, Transports
4. Grands services urbains
5. Entreprises, Recherche et Innovation

La scénographie de l'exposition propose un dispositif original, inspiré de la Seine, mêlant innovation, création, technologie, éco conception, reflet des qualités de Paris Ile de France.

Le travail collectif et la consultation de nombreux experts identifient, pour illustrer ces **5 thèmes**, une **centaine de sujets**: exemples actuels, souvent **de notoriété mondiale**, susceptibles de servir de référence pour de meilleures pratiques urbaines auprès d'autres collectivités territoriales.

Le projet est actuellement entré en phase de production.

Eléments bibliographiques

- Une petite synthèse du GRAND PARI(S) de l'agglomération parisienne.
(*Paris Projet, collection préparée par l'Atelier parisien d'urbanisme, Apur*)
- LE GRAND PARI(S)
(*AMC, Le Moniteur Architecture*)

Archéologie.
Comprendre l'histoire des relations entre la ville et son fleuve à
travers une fouille préventive.
Les fouilles de Bordeaux-Parkings 2002-2003.

Frédéric Gerber
ingénieur de recherche,
Institut National de Recherches Archéologiques Préventives

L'INRAP a conduit d'importantes fouilles place de la Bourse et place Jean Jaurès à Bordeaux, entre janvier 2002 et septembre 2003, lors de la construction d'un vaste complexe de parkings souterrains sur un secteur correspondant à un point de contact entre la ville primitive et la Garonne (figure 1). 6700 m² de niveaux fluviaux ont ainsi pu être étudiés sur une bande de 250 m de long.

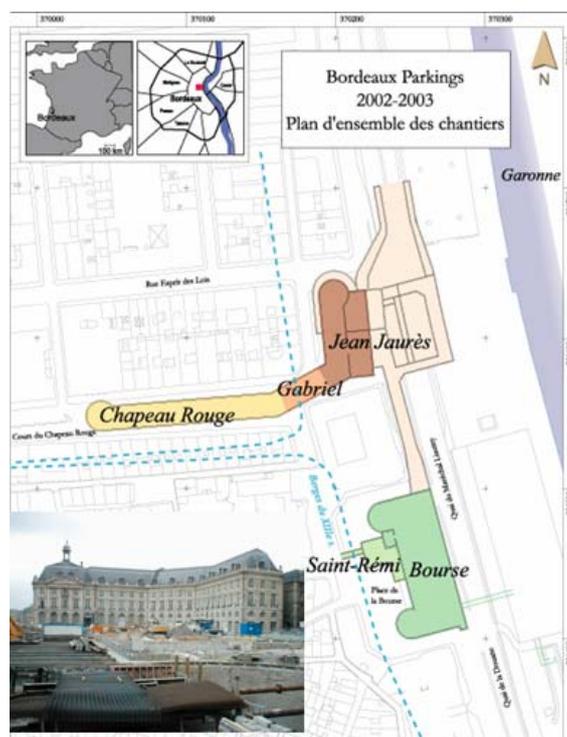


Figure 1 : Plan de localisation des opérations de Bordeaux-Parking.
© Frédéric Gerber, Inrap.

L'Antiquité : Burdigala port fluvio-maritime.

Bordeaux est établi en rive gauche de la Garonne, dans la partie convexe d'un méandre, à 26 km par le fleuve de la confluence avec la Dordogne et à 95 km de l'embouchure de la Gironde dans l'océan. Alors que les marais estuariens bordent la Garonne et la Gironde de manière continue du nord de Bordeaux jusque dans le Médoc, il s'agissait d'un point de passage plus aisé du fleuve, même si ce dernier est encore très largement soumis à cet endroit à l'influence de la marée avec pas moins de 5,50 m marnage.

Les quelques auteurs antiques, de Strabon à Paulin de Pella en passant par Ausone qui ont parlé de Bordeaux, ainsi que les documents épigraphiques comme la stèle funéraire de *L. Solimarius Secundinus* « commerçant avec la Bretagne » ou la dédicace de *Marcus Aurelius Lunaris* remerciant la déesse tutélaire de Burdigala de l'avoir protégé lors d'une traversée depuis la Bretagne, font tous référence d'une manière plus ou moins marquée à une activité intense de la batellerie, et à la navigation maritime.

Le port est localisé traditionnellement à l'intérieur de la ville, sur l'embouchure de la Devèze, petit affluent de la Garonne, qui était renforcée durant le haut Empire par les eaux du Peugue. Les fouilles ont montré qu'il s'étendait également sur les berges du fleuve (figure 2).

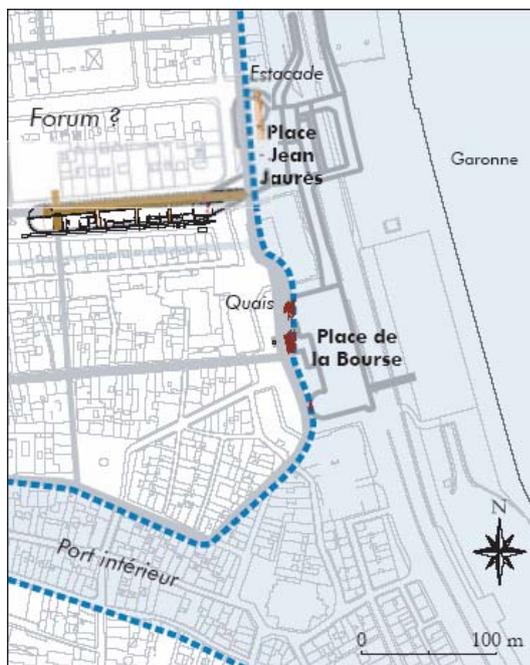


Figure 2 : Le port antique, avec le tracé hypothétique des berges de la Garonne durant l'Antiquité
© Frédéric Gerber, Inrap.

Même si les données palynologiques indiquent une forte anthropisation des berges dès le premier âge du Fer, les premiers aménagements ne semblent pas remonter au-delà de la Conquête (entre 50 et 30 av. J.-C.). Il s'agit essentiellement, sur la zone de contact avec le fleuve, de sols constitués de remblais. Un peu plus tard, des planchers en bois servent de zones de circulation, vers 20-10 av. J.-C. (figure 3).



Figure 3 : Place Jean Jaurès : platelage servant de zone de circulation en bord de fleuve (20-10 av. J.-C.).
© Frédéric Gerber, Inrap.

Place de la Bourse, c'est au tout début du Ier s. qu'apparaît un premier renforcement de la berge à l'aide de pieux en aulne de faible diamètre. La quasi-totalité a été retrouvée pliée ou cassée en deux, suite à un effondrement de la rive. On trouve à côté de cet aménagement, un quai massif monté à partir de grosses poutres de chêne assemblées à mi-bois et formant des caissons.

De nouveaux quais sont construits vers 80 ap. J.-C. Ce nouvel aménagement, conservé sur un mètre de haut, se compose en façade d'un alignement serré de gros pieux en chêne, profondément enfoncés dans l'argile, contre lequel vient se caler un empilement de madriers et de planches. L'espace entre cet alignement et la terre ferme est comblé par des troncs flottés et un amas de blocs calcaires. Par endroits, le fond du fleuve est renforcé au devant des quais par l'aménagement d'un véritable sol composé de petits blocs calcaires, de fragments de tuiles disposés à plat, et d'amphores, le tout étant fortement compactés (figure 4).

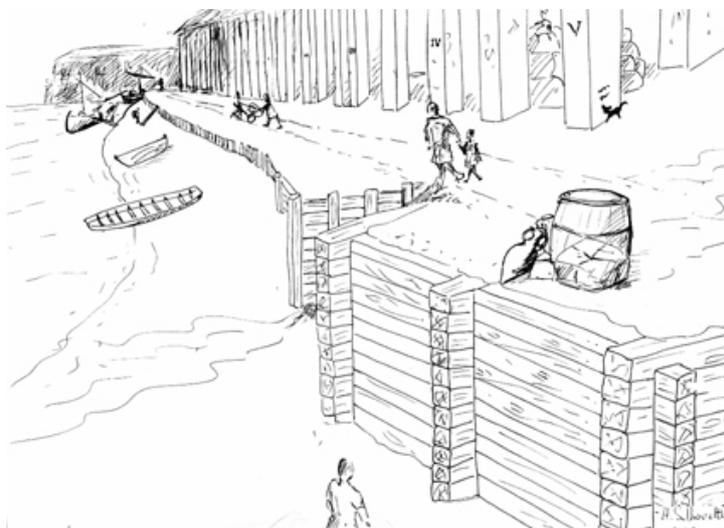


Figure 4 : Burdigala. Les bords de Garonne en remontant le fleuve vers le port intérieur.
© Hélène Silhouette, Inrap.

Place Jean Jaurès, trois alignements de pieux massifs en chêne, associés à quelques éléments de poutrage, permettent de proposer la reconstitution d'une estacade longue d'au moins 35 m. Large de 4 m, parallèle à la berge, située à la limite des plus basses eaux, elle aurait pu servir à abriter du courant les navires, tout en offrant un amarrage pour les plus gros d'entre eux. Les analyses dendrochronologiques permettent de fixer la réalisation de cet ouvrage dans la première moitié du IIe s.

Les réparations les plus récentes, interviennent à la fin du IIIe s. et au début du IVe s. La dernière construction antique correspond à une série de pieux disposés en carré, dont seules les pointes ont été retrouvées, figées dans les dépôts antérieurs. Les cinq échantillons étudiés fixent une datation de l'ensemble vers 355 ap. J.-C.

Du bas Empire au bas Moyen âge

Il manque une grande partie des aménagements qui caractérisaient les abords du fleuve à la fin de l'époque romaine et durant le haut Moyen âge. A une date encore difficile à fixer, peut-être dès le VIe s., l'envasement gagne peu à peu le port intérieur.

Pourtant, le commerce conserve une certaine importance à Bordeaux et aux VIe et VIIe s., des relations maritimes avec l'Espagne et l'Armorique sont mentionnées. Durant tout le haut

Moyen âge, la navigation tant fluviale que maritime reste primordiale, le réseau routier se détériorant.

A la fin du IXe et au Xe s., Bordeaux disparaît presque des archives historiques. La société est tournée essentiellement sur le monde rural.

Les cales et les chais des ports de Sent Pey et de Tropeyte (XIIIe-XVe s.)

Deux notions importantes caractérisent le port médiéval en Bordelais : la Mer et l'Estey. Plus que *du* port, il convient de parler *des* ports de Bordeaux. Chacun est spécialisé dans un type de commerce. Le port de Saint Pierre (place de la Bourse) sert de mouillage aux galères (anguilles), tandis que celui du vin se développe dans la seconde moitié du XIIIe s. au nord de la cité : *Tropeyte* (place Jean Jaurès).

Les premiers aménagements rencontrés datent du début du XIIIe s. Des atterrissements ou grèves sont construits à l'aide de galets de lest abandonnés par les navires venus charger à Bordeaux.

La plateforme portuaire ne comporte pas de quais. Elle se compose de trois zones :

- Une zone haute, toujours hors d'eau, correspondant à la berge.
- Une zone médiane, plus ou moins plane, située hors d'eau une bonne partie de l'année, pouvant servir à la circulation et au stockage provisoire des marchandises, des bateaux en cale sèche, etc.
- Et enfin, une zone en pente douce, appelée « *atterrissement* », qui sert à accueillir les vaisseaux venant s'échouer sur les rives à marée basse pour faciliter les manœuvres de transbordement.

Les navires pouvaient alors encore s'approcher des berges afin d'être déchargés à la planche. Au débouché du chemin de Tropeyte (actuel cours du Chapeau Rouge), un mur terrasse délimitait la zone haute et la zone médiane. Un escalier permettait d'accéder au fleuve. Un peu plus loin sur la berge, les restes d'une grosse maçonnerie quadrangulaire soigneusement parementée en petits moellons calcaires, reposent sur les remblais de galets de lest du début du XIIIe s. Peut-être bien les vestiges de la tour neuve de Tropeyte, mentionnée en 1262 et à laquelle aucun texte postérieur ne fait plus référence.

Dans le dernier quart du XIIIe s., après une série de remblaiements conséquents des berges, destinés à reconquérir du terrain sur le fleuve, des constructions juxtaposées sur pilotis apparaissent. Composées de pieux, de traverses et de planches (figure 5), elles forment le soubassement de plateformes qui accueilleraient fort probablement les chais évoqués dans les archives notariales. Érigées à cheval sur la zone haute et la zone médiane, elles étaient régulièrement battues par les flots (figures 6 et 7). Couplés à la tour de Tropeyte et aux fossés qui bordaient les remparts nord de la ville, les chais participent à la défense de la ville du côté du fleuve.



Figure 5 : façade d'une partie des soubassements des chais médiévaux de Tropeyte

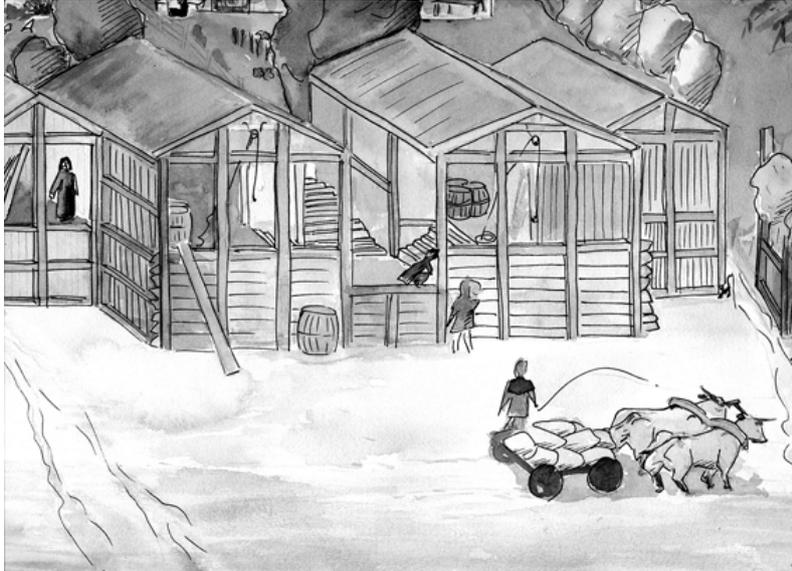


Figure 6 : Evocation des chais de Tropeyte d'après les données de fouilles.
© Hélène Silhouette, Inrap.

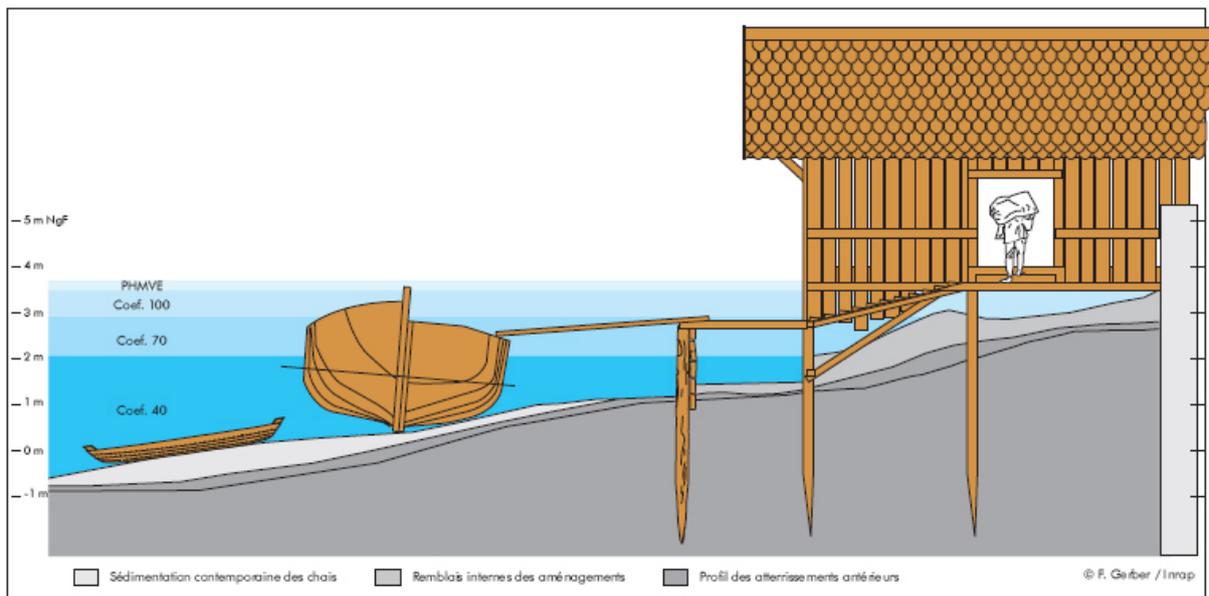


Figure 7 : Proposition de restitution du profil de berge et des chais de Tropeyte d'après les données de fouilles.
© Frédéric Gerber, Inrap.

Ces aménagements ont livré plus d'une centaine de fragments de bateau en remploi, datés par dendrochronologie des XI^e et XII^e s. Bien qu'il soit impossible aujourd'hui de définir à quel type précis de bateau ils appartenaient, ils représentent une source de données capitale pour l'étude de l'architecture navale médiévale sur la côte atlantique.

La construction du rempart sur la façade fluviale à la fin du XIV^e s., voire au début du XV^e s. conduit à la destruction de ces installations. De nouvelles constructions plus légères réapparaissent cependant très vite sur le talus extérieur du rempart (figure 8).

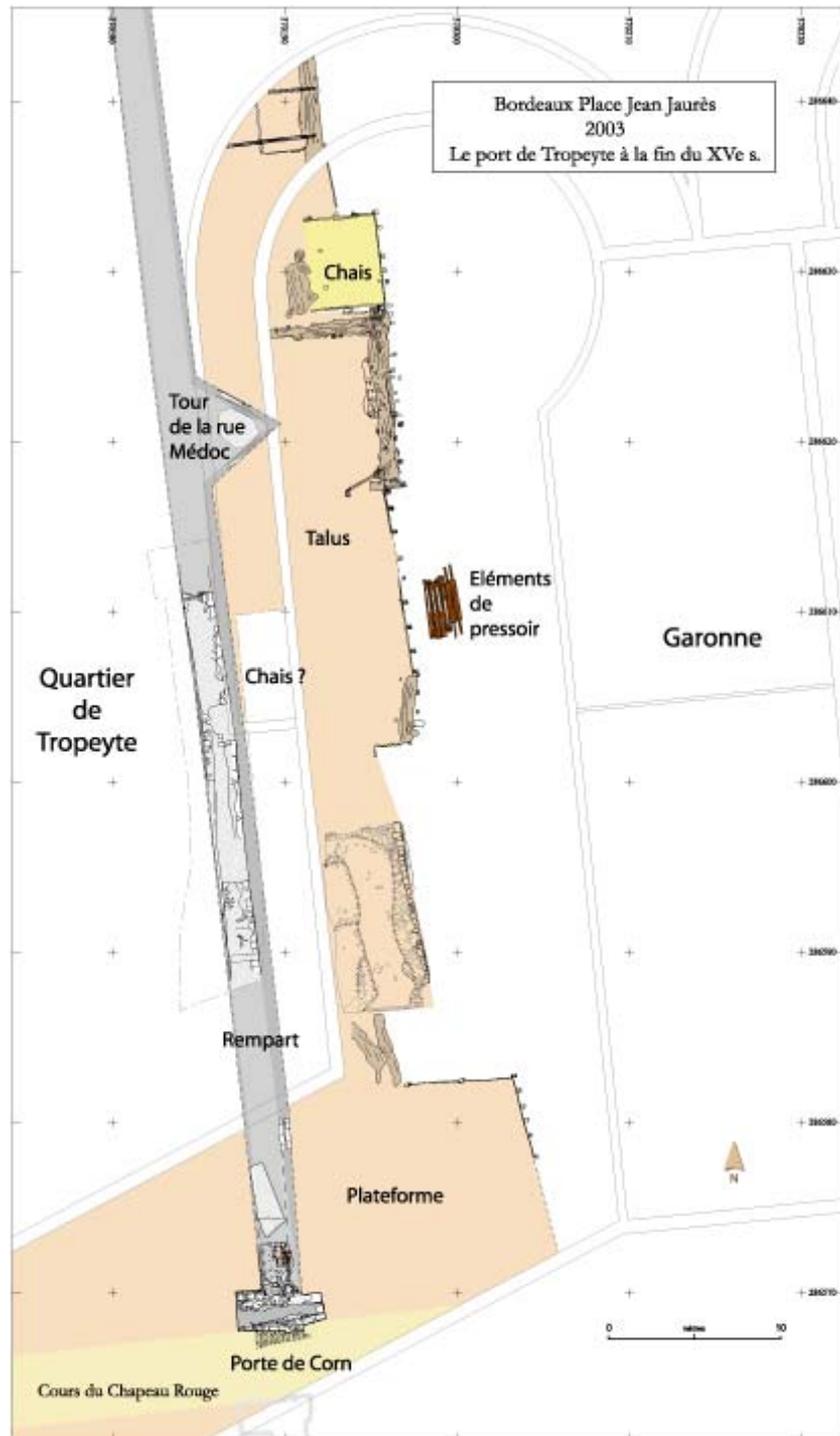
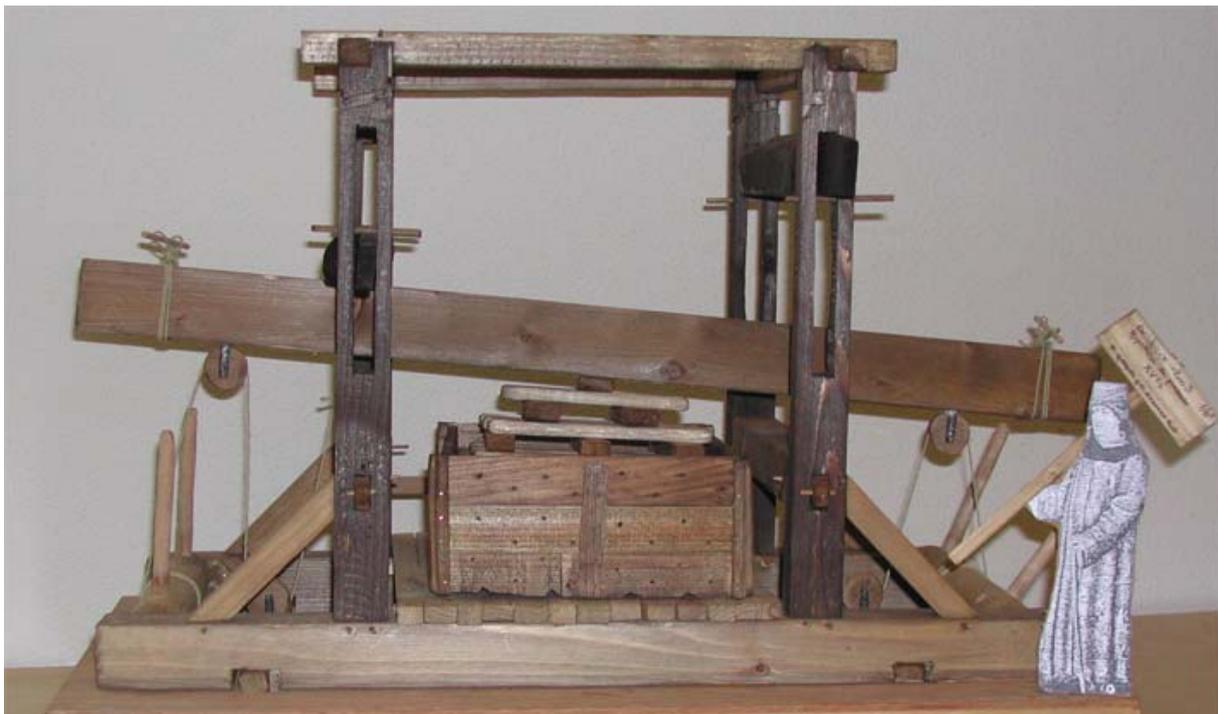


Figure 8 : Le port de Tropeyte au XVe s., après l'extension de l'enceinte urbaine sur la façade fluviale
© Frédéric Gerber, Inrap.

Outre les chais et les aménagements portuaires médiévaux, une des découvertes majeures réalisées lors des fouilles de la place Jean Jaurès est sans conteste celle de quatre montants d'un pressoir longs de plus de 3,40 m et de nombreux pépins de raisins trouvés aux pieds du glacis mis en place lors de la construction de l'enceinte. L'étude dendrochronologique a permis de fixer la date d'abattage des arbres utilisés pour la réalisation des pièces de pressoir entre 1397 et 1408. L'aspect général de celles-ci, la présence de chevilles en place et le travail que représentent les quatre montants ou *jumelles* donnent plutôt l'impression d'éléments ayant servi un certain temps. L'étude des pièces, notamment par l'usage de maquettes au 1/10^e permet de proposer un modèle de pressoir inédit : le double casse-cou, présentant l'avantage d'une forte capacité de presse avec un encombrement relativement réduit (figures 9 et 10).



*Figure 9 : Eléments de pressoir en cours de dégagement
© Frédéric Gerber, Inrap.*



*Figure 10 : Le double casse-cou bordelais : une innovation technologique sans avenir ?
© Frédéric Gerber, Inrap.*

A partir du XVI^e s., une grève en pente douce recouvre l'ensemble des vestiges antérieurs, depuis le pied du rempart jusqu'au niveau des basses eaux. L'essentiel de l'activité portuaire s'est déplacé depuis la fin du siècle précédent vers le quartier des Chartons situé immédiatement au nord du faubourg remparé qui s'est développé autour de l'abbaye des Chartreux en profitant de l'assèchement progressif de la palu. Des pièces d'architecture navale au rebut témoignent d'activités de construction et de réparation navales.

Du Port Sent Pey à la Place de la Bourse

Le XVI^e s. reste au niveau des aménagements de berges dans la logique médiévale. Le XVII^e s. marque une approche nouvelle. Les premiers grands travaux au début du siècle, même s'ils sont loin d'égaliser ceux qui interviendront un siècle plus tard, voient le jour. La construction d'un quai et d'une berge pavée, semble destinée à figer cet espace particulier.

La seule structure bâtie en ce début du XVII^e s. correspond à un mur de quai. Il présente deux parements très différents avec un léger fruit des deux côtés pour assurer sa stabilité. Les premières échoppes – petites constructions en bois - apparaissent au XVII^e s. entre la ligne de berge et le rempart. Elles sont remplacées par des constructions en pierre à partir du milieu du XVII^e s.

D'importants remblaiements et l'aménagement d'une esplanade pavée interviennent au début du XVIII^e s. (figure 11). Ils visent à assainir les berges au niveau de la Porte des Paux. Un grand collecteur est aménagé au centre de cette esplanade. Dans le projet des Jurats lancé en 1726, un quai devait faire le pendant de celui existant plus au nord depuis 1680. Il sera détourné de sa fonction première pour servir de fondations à un bâtiment qui ne verra en fait jamais le jour. L'aménagement de la Place Royale par Jacques Gabriel à partir de 1730 fait totalement abstraction des travaux en cours.



*Figure 11 : Le pavage de l'esplanade mise en place par les Jurats en 1726, quelques années avant la construction de la place royale dont on voit les bâtiments en arrière-plan
© Patrick Ernaux, Inrap*

Tropeyte du XVI^e au XVIII^e s. : un décorum pour la ville

Au XVI^e s., le port de Tropeyte n'est plus que la façade cérémonielle de Bordeaux. A la fin du siècle, les lieux sont de nouveau réaménagés. Une vaste plate-forme surélevée, précurseur de la promenade du Chapeau Rouge du XVII^e s., est construite très en avant sur le fleuve. Faite de bric et de broc, la construction semble avoir été en partie à la charge des riverains.

Le quai de 1617 : Deux tronçons de mur sont construits par-dessus les différents niveaux d'atterrissement et de remblais du XVI^e s. L'existence d'un quai devant la porte du Chapeau Rouge est mentionnée dès 1618, dans un acte autorisant la construction d'échoppes contre le mur de la troisième enceinte sous réserve de prolonger en façade vers le nord le quai «nouvellement» construit.

Il s'agit du premier quai érigé à Bordeaux, juste avant celui des Salinières, entre 1610 et 1618.

Le quai de 1680 : Une importante maçonnerie large de 4 m a été découverte sur 15 m de long au cours d'une surveillance des terrassements du futur tunnel de liaison entre le parking Jean Jaurès et le parking de la Bourse.

Les échoppes : Ces petites maisons sont à l'origine bâties en bois. Un acte de 1533 confirme l'autorisation de les bâtir contre les remparts de la ville. Les seuls vestiges rencontrés sur la place Jean Jaurès appartiennent cependant à des constructions plus tardives, érigées en pierre.

La promenade du Chapeau Rouge : La création de la place Royale (place de la Bourse) a pour conséquence une reprise de zones situées à proximité. Elles ne seront guère retouchées avant la fin du XIXe s.

De la fouille à la recherche

Les fouilles des Parkings de Bordeaux ont fourni l'occasion de développer un certain nombre de problématiques et de méthodologies propres au contexte fluvial, dépassant largement le cadre chronologique de cette table ronde. Le recours à la fouille en aire ouverte sur les zones d'aménagements, couplée à de grandes tranchées en palier sur la zone d'étiage a permis d'étudier les modes complexes de constitution des dépôts fluviaux aussi bien en plan qu'en stratigraphie.

La localisation des fouilles en bord de fleuve, sur d'anciennes zones humides susceptibles d'avoir assuré une bonne conservation des matériaux périssables et des pollens, a permis de réaliser une étude paléo-environnementale de grande envergure, qui apporte des renseignements non seulement sur les abords immédiats du site, mais aussi sur l'ensemble de la ville, et sur l'estuaire lui-même. Deux carottages géotechniques et plusieurs colonnes de prélèvements complémentaires ont été réalisés. Ils ont fait l'objet d'une double approche sédimentologique et palynologique¹.

Des apports essentiels sont fournis sur l'évolution hydrographique de la Garonne, avec notamment entre 6500 et 6000 ans avant notre ère, le façonnement de l'estuaire girondin et le début de l'influence de la marée qui atteint le site de Bordeaux. Des indices d'anthropisation apparaissent à travers les données palynologiques dès le Mésolithique et les phases ancienne et moyenne du Néolithique. L'occupation devient vraiment importante à partir de l'âge du Fer et les berges de la Garonne ont dû être occupées dès le 1er âge du Fer malgré l'absence de découvertes de cette période sur les différents sites fouillés.

Durant le dernier tiers du Ier s. avant notre ère, le paysage près des berges est surtout marqué par des espaces cultivés et des prairies pâturées, même si subsistent quelques boisements. Durant le haut Empire, malgré le développement urbain, les activités agricoles (culture céréalière et élevage) persistent à proximité de la zone étudiée. Les études pétrographiques menées sur des blocs calcaires de solin, montrent une grande variété dans les sources d'approvisionnement dès le début de l'Antiquité².

¹ Etudes réalisées sous la direction de Stéphane KONIK (Inrap) par Gisèle ALLENET (Inrap), Pierre CARBONEL (DGO Bordeaux I. U.M.R.-C.N.R.S. 5805), Bérangère CLAVE (DGO Bordeaux I. U.M.R.-C.N.R.S. 5805), Abel GUILHOU (DGO Bordeaux I. U.M.R.-C.N.R.S. 5805), Véronique GUITTON (Inrap), Chantal LEROYER (CNP Périgueux) et Jean-Pierre TASTET (DGO Bordeaux I. U.M.R.-C.N.R.S. 5805).

² Stéphane KONIK (Inrap) in CHUNIAUD (K.), SIREIX (C.). — *Aquitaine Gironde - Bordeaux Parkings : Cours du Chapeau Rouge - 33 2 99 063*. Rapport final d'opération : Fouille préventive : INRAP, Pessac : 2006. 9 vol.

Durant tout le haut Moyen âge, le paysage végétal reste ouvert et façonné par les activités agro-pastorales. Quelques boisements perdurent cependant. Les cultures apparaissent développées et diversifiées : céréales, chanvre, vigne, noyers et châtaigniers. Dans la seconde moitié du XIII^e s., alors que se développe le port et le quartier de Tropeyte, l'environnement végétal demeure assez ouvert, avec quelques boisements sur les berges et les coteaux, et fortement marqué par les activités agro-pastorales. De fortes activités viticoles, qui viennent corroborer des textes un peu plus tardifs, avec des rejets de pressage, sont également perceptibles.

L'époque Moderne livre à travers l'étude palynologique une image d'une forte urbanisation du site bordelais. Les boisements paraissent restreints et clairsemés tant sur la berge que sur les hauteurs. L'existence de zones en herbe, plus ou moins humides, à proximité de la Garonne est supposée, ainsi que des activités de stockage de grains ou de paille sur le port.

Plusieurs problématiques ont été développées dès le démarrage des fouilles, notamment sur les processus de création des dépôts fluviaux (*Il semble que l'absence de remblaiement anthropique entraîne un fort ralentissement des dépôts fluviaux*) et sur les éléments témoignant d'éventuelles variations de l'altitude des plus hautes et plus basses eaux (*Mise en évidence d'un rehaussement progressif du niveau de la Garonne entre 30 avant et 10 après notre ère*).

Des interrogations sont également apparues en cours d'opération, conduisant à des analyses pluridisciplinaires. C'est le cas notamment pour les sables du port antique

Les fouilles urbaines de ces dix dernières années en France ayant touché les bords de rivière montrent que les aménagements de berge antiques se résument souvent à l'installation de grèves par l'apport de remblais caillouteux parfois renforcé de quelques pieux. La construction de quais au bord d'un fleuve soumis aux phénomènes de marées, peut apparaître comme une aberration. Les bateaux ne peuvent venir s'amarrer qu'à marée haute, la base des quais étant à sec à marée basse. On constate d'ailleurs, aussi bien sur la Garonne à Bordeaux que sur la Tamise à Londres, que ce système est abandonné au Moyen âge au profit des plages, grèves et autres atterrissements. C'est pourtant ce type d'aménagements de berge qui est mis en place dès le début du I^{er} s. à Bordeaux.

Très vite, un important dépôt, composé de passées d'argile de Garonne et surtout de sable, se forme aux pieds de ces derniers. La forte proportion de sable exclusivement dans les niveaux antiques, présentant en outre des calibres quasiment pas représentés dans les courbes granulométriques des alluvions holocènes de la Garonne pouvait traduire l'usage de ce matériau comme lestage des navires.

Une étude sédimentologique (*Descriptions macroscopiques des sédiments et analyses granulométriques, morphoscopiques, pétrographiques et minéralogiques*) a donc été réalisée afin de déterminer si ces sables s'apparentent aux anciennes alluvions de la Garonne présentes à proximité. Les différentes analyses montrent l'origine locale des sables avec une influence probable des aménagements et remblais ou rejets anthropiques sur la berge, ou bien du débouché des eaux de la Devèze, sur les conditions locales d'alluvionnement de la Garonne. Si l'hypothèse d'un approvisionnement en dehors de la vallée de la Garonne est ainsi écartée, un lestage pour la navigation fluviale purement garonnaise reste possible, les méthodes sédimentologiques mises en œuvre ne permettant pas de réfuter cette hypothèse.

Quelques réflexions en guise de conclusion

La construction de grands complexes souterrains sur les berges de Garonne constituait une occasion unique d'étudier et de reconstituer l'évolution des rapports de la ville au fleuve depuis leur origine. On a ainsi pu voir que l'occupation protohistorique est si ténue qu'elle n'a laissé aucune trace, et qu'à l'inverse le début de la romanisation s'est fait par le biais de techniques importées (les quais) bien peu adaptées à la zone estuarienne d'un fleuve. La plate-forme portuaire médiévale avec ses trois zones d'activités (atterrissements, plate-forme intermédiaire et berge) est la meilleure « domestication » du fleuve que l'on pouvait imaginer. Les chais faisant office de rempart suivent également ce concept d'adaptation de la configuration des lieux aux nécessités économiques et de sécurité.

On aurait pu regretter que le grand projet bordelais de mise en valeur de la façade garonnaise se soit fait sans tenir compte de l'archéologie, ni en amont ni en aval, si ce n'est dans le cadre strict du respect de la réglementation. Toutefois, on se rend compte a posteriori que le parti pris par l'architecte contemporain est pratiquement le même que celui des architectes et intendants du XVIIIe s. : Une table-rase du passé que l'on masque sous de nouvelles constructions, et surtout une vitrine à la gloire de la ville « moderne » ou « de demain ». Une reconstitution ou même une simple présentation des résultats archéologiques « in situ » n'a dès lors peu de sens.

L'abandon du rôle portuaire de la berge est bien entendu bien plus flagrant dans les aménagements actuels, même si la préservation des quais – que l'on aurait pu raser par endroit pour remettre en place des grèves par exemple – permet de conserver une possibilité d'amarrage, même pour les plus grands navires. La mise en place de rambardes tout au long de ces quais renforce l'idée d'un jeu de miroir dans lequel la ville vient s'admirer dans le fleuve, tout comme les passagers d'un navire appuyé au bastingage le ferait.

Des fleuves porteurs de mouvance

Annette Viel
Muséologue

*Je le nommerai d'emblée et d'expérience,
l'indescriptible, ce fleuve de tous les jours qui nous
échappe par tous les moyens de la démesure où il se
situe et de la banalité où nous le tenons par ignorance.¹*
Pierre Perrault au sujet du fleuve Saint-Laurent

Paysages et histoires d'abords de fleuves en mutation

Sans eau, la vie sur terre n'existerait pas... Sans leurs fleuves, bien des civilisations ne seraient pas ce qu'elles sont devenues... Sans paysage, les peuples n'auraient pas développé les racines qui signent leurs appartenances. Lorsqu'on est né aux abords d'un fleuve, on



Notre-Dame du Portage, Québec
Fleuve Saint-Laurent
Nicole Morel, 2009

apprend très tôt à vivre dans le mouvement. Car les fleuves bougent et toujours, selon les pays qu'ils traversent, marquent les saisons. L'homme n'a de choix que d'apprendre à vivre avec les réalités des fleuves. L'histoire n'a-t-elle pas bel et bien montré que malgré tous les gestes posés par les hommes pour tenter de les apprivoiser, naviguer, enjamber, arnaquer, draguer, aménager, combler, écluser, bétonner, drainer, filmer,

photographier, chanter, dessiner, architecturer, programmer, bref se les approprier, les fleuves résistent aux temps et aux hommes ! Aujourd'hui, les humains réinventent leurs rapports aux fleuves ! On se prend à

réaménager les villes traverser par leurs fleuves en imaginant d'autres formes d'urbanités où cette fois le citoyen endogène et exogène y trouve une place de choix découvrant de nouvelles interrelations nature/culture. Des villes, par exemple comme Bordeaux, Boston, Londres, Bilbao, Québec, Nantes, Paris, Montréal, Lyon, Prague, Beijing n'ont pas hésité à repenser leurs abords de fleuve y créant des réaménagements souvent exemplaires à maints égards.

Mâtres mots : oser rêver « habiter » autrement les fleuves d'ici et d'ailleurs...

Objectif urbain : redynamiser les paysages afin de redonner le fleuve aux citoyens, un geste reflet de nouvelles modernités.



Bordeaux, réaménagement urbain
Aux abords de la Garonne
Annette Viel, juin 2010

Gestes récurrents: réhabiliter les abords fluviaux dans le

¹ Pierre Perrault, *Le visage humain d'un fleuve*, p. 23, *Voies d'avenir pour le Saint-Laurent*, recueil sous la direction de Paulyne Gauvin, Les amis de la vallée du Saint-Laurent, Paulymédia, 1993.

respect des écosystèmes et offrir aux citoyens de nouveaux espaces urbains vivant au rythme des saisons.

Tendances internationales : se réapproprier les abords des fleuves et métisser les usages urbains en privilégiant la multiplicité des espaces partagés afin de mieux vivre les actuelles mutations.



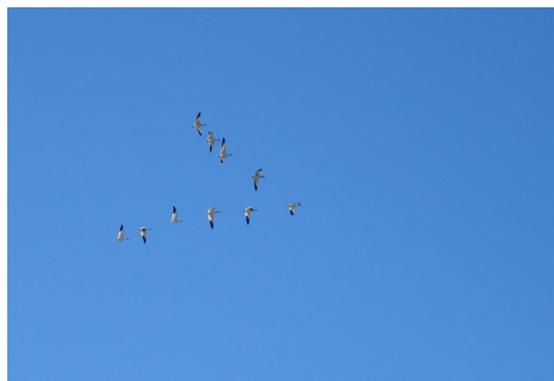
Matin d'automne, Promenade Champlain
Réaménagée pour les 400 ans de Québec
Annette Viel, novembre 2008

Moyens privilégiés : innover, créer, imaginer, inventer de nouveaux rapports aux fleuves passant ainsi de l'ère industrielle déjà en partance vers l'ère des communications, ère où l'habitant du territoire qu'il soit d'ici ou d'ailleurs, occupe une place de choix.

Se réconcilier avec nos écosystèmes

Quand on naît fleuve, on respire et vit à l'enseigne d'un vaste écosystème en interrelation avec tous les autres écosystèmes rencontrés sur la route qui le mènera à la mer où il débouche. On porte un potentiel génétique

complexe devenant tour à tour source – estuaire – golfe, eau – terre, douceur – salinité, sédiment – alluvion, roche – sable, rivière – ruisseau – tributaire, courant – marée, poisson – crustacé – mammifère, algue – goémon ; les attributs se font pluralité. On multiplie les ramifications et les paradoxes. La langue française a défini le fleuve. Par exemple, le dictionnaire *Robert* a sédimenté celles-ci : « *tout cours d'eau même petit aboutissant à la mer* » mais aussi « *cours d'eau remarquable par le nombre de ses affluents, l'importance de son débit, la longueur de son cours* ». En bout de piste : « *Un terme équivoque donc glissant de la*



notion de hiérarchie à celle de puissance », comme le souligne Jacques Berthemont dans l'introduction des actes du colloque intitulé « *Le fleuve et ses métamorphoses* ». Le géographe ajoute que la véritable grandeur d'un fleuve « *ne tient pas à la seule importance de son débit ou au nombre de ses affluents, mais aussi à la marque que lui impriment les hommes à travers leurs actions, leurs émotions, leurs symboles [...]* ». ²

Les fleuves aux abords desquels nous habitons deviennent, en quelque sorte, des miroirs de nos sociétés, miroirs que, trop souvent, nous fuyons. Il nous faut réapprendre à vivre avec les fleuves en initiant d'autres formes d'alliances qui initieront d'autres rapports, d'autres valeurs matérielles et immatérielles.

Voilier d'oies capté un après-midi d'automne ; ces oiseaux migrateurs voyagent à travers les territoires et ponctuent les saisons constituant autant d'objets du patrimoine naturel par leur apport à la biodiversité et culturel par les relations qu'entretiennent les peuples à leur égard. Ils sont à la fois matérialité et immatérialité.

Annette Viel, octobre 2008

² *Le Fleuve et ses métamorphoses*, Actes du colloque international, Université Lyon III-Jean Moulin, 1993, Didier Érudition, dans *La société au miroir du fleuve*, Jacques Berthemont.

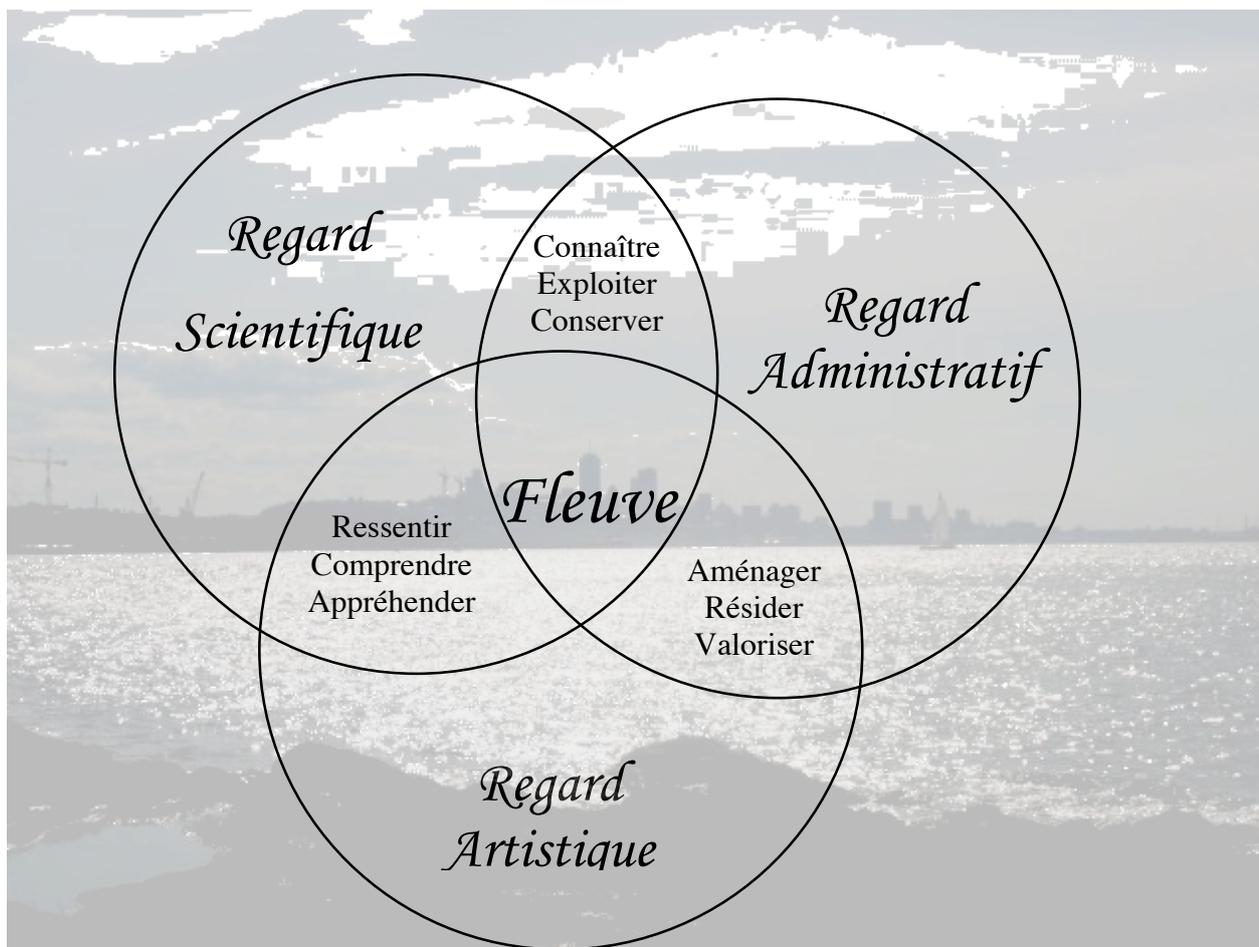
Des paysages habités de mille et une manières

Au fil de nombreux projets auxquels j'ai été associée, mon travail auprès des fleuves m'a amenée à cerner trois approches dont l'ensemble, lorsque mis en mouvement, induit une certaine cohésion afin de les aborder de manière plus pérenne. Ces trois éléments se retrouvent à l'intérieur de chacun d'entre nous à des degrés divers selon les préoccupations, les champs d'expertises et les valeurs recherchées. Chacune des composantes structure partiellement les regards portés sur les paysages, regards qui engendreront leur propre parole. Ces composantes se définissent ainsi :

Le fleuve des créatifs : c'est le regard de la sensibilité.
Sentir, saisir et exprimer la vie.

Le fleuve des scientifiques : c'est le regard du chercheur.
Analyser, comprendre et donner à voir la vie.

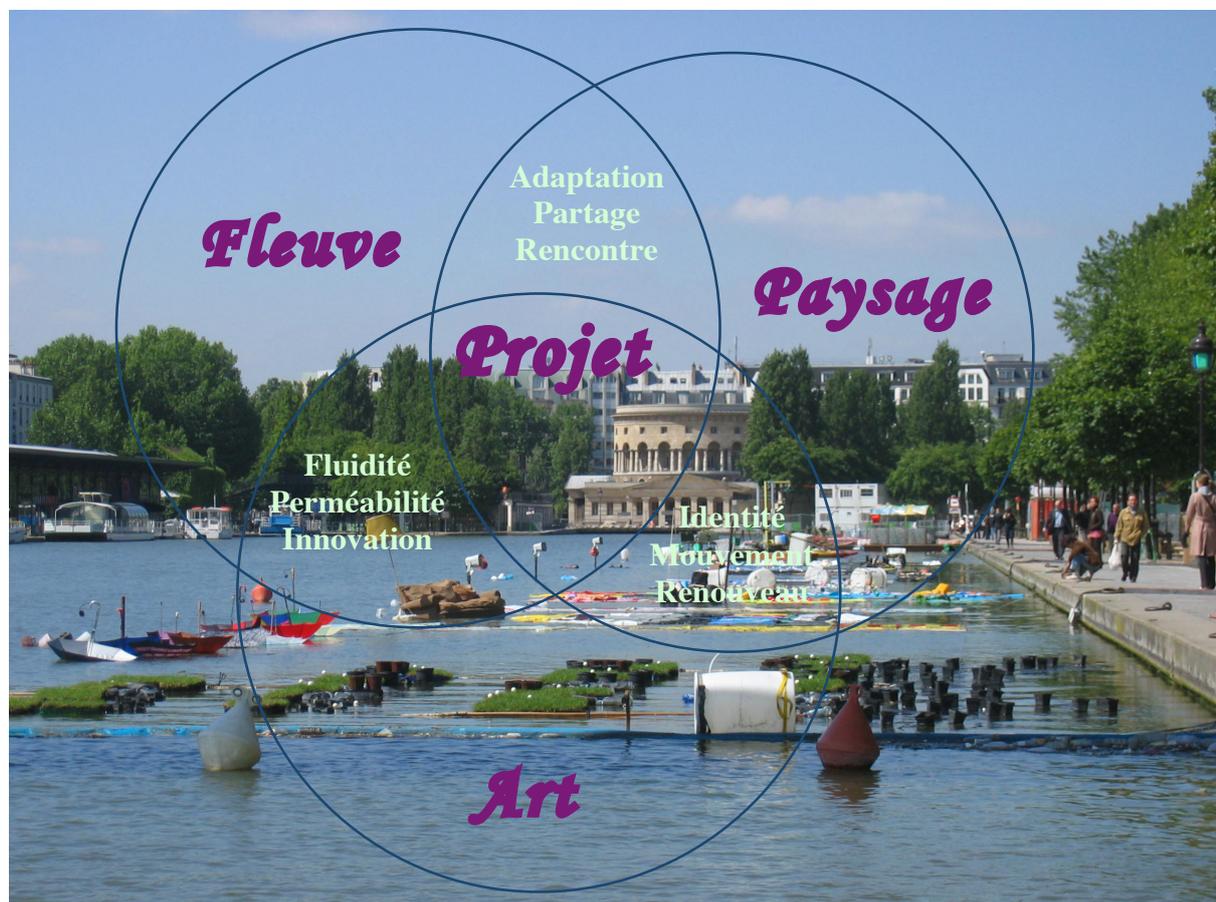
Le fleuve des administratifs : c'est le regard de l'appropriation.
Tirer profit, planifier et aménager le milieu de vie



Québec vue de l'Île d'Orléans, Annette Viel, septembre 2008

Les trois regards sont indispensables pour mieux habiter nos paysages. Chacun d'entre eux conduit à l'expression concrète et matérielle des regards posés. En réfléchissant au travail

qu'effectuent les créatifs auprès des fleuves, interpellant ainsi de multiples publics, il est évident qu'on ne peut réduire ce travail qu'à l'unique aspect de la sensibilité puisqu'ils questionnent fréquemment les pratiques, initiant d'autres regards pour d'autres actions. Au gré des échanges que j'ai eu avec différents artistes sensibles aux paysages fluviaux, tel par exemple le collectif KMK que j'ai accompagné au cours d'une saison, j'ai imaginé un autre diagramme illustrant les nouveaux rapports entre art –fleuve–paysage. Le voici:

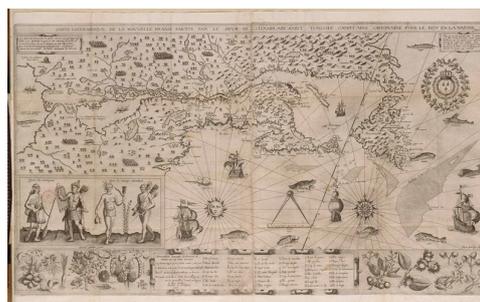


Installation artistique « Roman-Fleuve », collectif KMK, Bassin Villette, Paris. Appartement symbolique créé à partir de rebus dont la création a duré deux semaines et interpellé, au jour le jour, l'ensemble des publics. Annette Viel, juin 2006

Habiter ses paysages, signifie allier le sensible, le scientifique et l'administratif.

Québec 1608- 2008 : 400 ans d'histoire

Malgré les rigueurs du climat bien connues des premiers explorateurs ainsi que les infructueuses tentatives de son compatriote, le malouin Jacques Cartier, Samuel de Champlain osera, en 1608, une installation permanente aux abords de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à Québec. Dès lors, une présence française prend racine « là où le fleuve se rétrécit » tel que les Amérindiens, présents sur le territoire depuis près de 10,000 ans, désignaient ce lieu dit de « Kuebec ». Pour souligner les 400 ans



Carte dessinée par Champlain
Archives nationales du Canada



Québec 1608

Archives nationales du Canada

de l'audace du citoyen de Brouage, les Québécois optèrent pour une grande fête dont la programmation se déroula tout au long de l'année avec, bien entendu, un période de pointe au cours de l'été notamment le 3 juillet, date où Champlain s'installa et bâtit, avec son équipe, la première « Abitation » située sur les berges du fleuve à l'emplacement de l'actuelle Maison Chevalier.

Parmi les projets mis de l'avant pour souligner cet anniversaire, deux ont immédiatement obtenu la ferveur publique d'autant fortement qu'ils ont participé à l'émergence d'une image davantage moderne de la ville surnommée la vieille capitale, de son histoire et de son lien fort avec son fleuve. Il s'agit d'abord de la Promenade Champlain, artère urbaine située le long des rives nord du fleuve, depuis le Pont de Québec jusqu'à la hauteur de la première portion du Port de



Le silo à grains sur lequel est projeté le Moulin à images.

Annette Viel, septembre 2009

Québec. Le second projet, quant à lui, est connu sous le nom du Moulin à images. Il est l'œuvre du créateur et metteur en scène Robert Lepage qui, avec son équipe, a imaginé une projection impressionniste multimédiatique de l'histoire de Québec, sur le mur du grand silo à grains appelé Bunge. Ce silo, situé en aval du Bassin Louise, au cœur des services portuaires, constitue l'entrepôt de l'ensemble des céréales qui transitent par bateau.

Une artère urbaine devenue promenade

Offrir aux citoyens un grand parc urbain dans un espace jadis réservé uniquement à la circulation et aux grandes compagnies pétrolifères qui avaient installé leur réservoir à proximité du fleuve, tel a été le défi de ce vaste projet de réhabilitation d'une partie des berges du fleuve. Le gouvernement québécois a confié la maîtrise d'ouvrage à la Commission de

car il



la capitale nationale. Tout une gageure fallait d'abord assurer la dépollution de la portion du boulevard Champlain visé par le projet soit une longueur de 2,5 kilomètres située entre le quai des Cageux et la Côte de l'Église. Le projet a été réalisé grâce au consortium formé des firmes Daoust Lestage – Williams Asselin



Vue aérienne des réservoirs Irving, Ville de Québec

Ackaoui – Option aménagement, coordonné par le designer urbain et urbaniste Réal Lestage.³ Plusieurs prix sont venus récompenser l'ingéniosité du projet qui, dès son accessibilité au grand public, est devenu un lieu populaire fréquenté par une diversité de gens qui y viennent pratiquer les activités qu'ils



Les ancrés à bois à Sillery, 1891
Bibliothèque et Archives Canada, C-006073

³ Toutes les informations sur le projet se trouvent sur le site web de la Commission de la Capitale nationale du Québec : <http://www.capitale.gouv.qc.ca>. La photo de fond est prise à l'intérieur du bâtiment d'accueil. Sur la fenêtre qui offre une vue panoramique en direction des ponts de Québec, est gravée une silhouette, celle d'un « cageux », ces hommes qui transportaient le bois sur les rivières et le fleuve depuis les forêts du nord.

privilégient que ce soit la marche, le vélo, le patin à roues alignées, le skate, la pêche, la contemplation, le pique-nique, la lecture, etc. De plus, une programmation culturelle estivale donne au site un air de convivialité et de fête où se côtoient les diverses générations. La cohabitation de la circulation urbaine, dont la vitesse est certes réduite, se fait harmonieusement avec les usages liés au plein air. La Promenade Champlain offre un espace urbain moderne convivial dont l'esthétique, de grande qualité, intègre mobilier et sculptures contemporaines tout en présentant des facettes de l'histoire passée dont fut témoin ce tronçon fluvial.



Annette Viel, 09-08

Ces photos ont été prises le 5 novembre 2008, le lendemain de l'élection de Barak Obama au poste de président des États-Unis. Le temps se dégageait de sa grisaille matinale et j'avais convaincu un collègue universitaire de La Rochelle de venir voir cette promenade au cœur de l'histoire qui en avait marqué le paysage mais également l'aménagement paysager urbain pour lequel plusieurs prix ont été donnés depuis. En effet, le projet a été conçu en intégrant, dès l'amont, les multiples strates historiques du site tout en respectant la modernité à laquelle nous convient les usages contemporains d'aujourd'hui. L'esprit du lieu, concept qui me tient à cœur depuis tant d'années, trouvait en ce projet « sens » et donc faisait image pour tous... Dès,



notre arrivée en cette matinée de novembre, j'ai constaté qu'il y avait une activité inusitée qui se préparait. Je m'informai et on me dit que le premier ministre du Québec, Jean Charest donnerait une conférence de presse sur le bout du quai où se trouve le bâtiment nommé Le



Jean Charest et son équipe lors du lancement de la campagne électorale de novembre 2008.
Annette Viel 09-08

Cageux dont on voit une photo dans ce texte. Jean Charest arriva fièrement avec son équipe et je devinai qu'il se préparait à déclencher des élections prématurément profitant des sondages qu'il lui était favorable...Il avait choisi délibérément la Promenade Champlain autant pour sa grande popularité unanime auprès des électeurs que pour la métaphore du capitaine de bateau qui signait sa lancée électorale. Ainsi, la Promenade Champlain faisait déjà image à peine sortie des grands travaux qu'il avait fallu entreprendre pour la remettre au public favorisant la multiplicité des usages d'un lieu fluvial.

Un silo à grain devenu grand écran multimédiatique

Robert Lepage est un créateur québécois reconnu internationalement. Il a su, au fil des années, renouveler l'art de la création théâtrale et de la mise en scène n'hésitant pas à recourir aux



Québec vue du fleuve
Annette Viel, 09-2010

nouvelles technologies pour enrichir le texte d'images impressionnistes et porteuses de contemporanéité. Il sait s'entourer de collaborateurs engagés et audacieux pour imaginer des projets, la plupart, façonnés par une équipe pluridisciplinaire travaillant au sein de sa boîte de production Ex-Machina, installée dans une ancienne caserne de pompiers à Québec. Ainsi chaque projet sera le fruit d'un travail de cogitation partagée. La ville de Québec, baignée par son paysage d'exception marqué

de « *son fleuve de la démesure* », inspire Lepage. Il y puise une énergie d'exception. Ne dit-il pas, à propos de Québec, sur son site [Ex Machina](#), « *par sa situation géographique, son urbanisme et son histoire, Québec est une des plus belles villes du monde. Extrêmement photogénique, elle a d'abord été cartographiée, puis dessinée, mise en gravure, peinte, photographiée et filmée. Nous avons inventé un moulin qui transforme, anime, met en scène et rend hommage à ces 400 ans d'images de la ville de Québec. Les images que le public verra sont presque toutes tirées d'archives qui nous transportent aussi loin qu'à l'époque où Samuel de Champlain dessinait Québec.* »⁴

Ainsi, pour souligner le 400^{ème} de la ville, Robert Lepage et son équipe ont imaginé transformer la façade



Le Bungee et le Vieux-Port
wordpress.com

du Bungee, silo à grain toujours en opération dans le Vieux-Port, en un écran de projection géant, couvrant une surface de plus de six



Le public et le Moulin à images sur le point de débiter un soir de juillet
Vanessa Landry-Claverie, 07-2008
vanou.blogspot.com

cent mètres de longueur et trente mètres de hauteur. Tout un exploit tant au niveau conceptuel qu'au niveau prouesse technique. En effet, il s'agit de la plus grande surface jamais utilisée pour projeter des images sur des surfaces parfois planes, mais le plus souvent courbes

⁴ <http://lacaserne.net>

puisque le silo est fait de quatre-vingt-une sections cylindriques. L'équipe d'Ex-Machina a assuré l'entièreté du projet depuis la conception, la réalisation et sa projection au quotidien. « On a l'impression d'être en train de travailler à un 8^e art. Ça peut paraître un peu prétentieux, mais c'est le sentiment que j'ai. Le Moulin à images, [...] c'est la rencontre de



l'événement live qui peut changer à tous les jours. Cela a la malléabilité que le cinéma n'a pas tout en demeurant très cinématographique.»⁵

Le spectacle met en scène l'histoire de la ville grâce aux images d'archives réinterprétées et qui, sous le regard surpris des publics, remémore quatre importantes strates de l'histoire de la ville, histoire concrétisée par la métaphore de quatre chemins représentant chacun un siècle :

Le Bungee se transforme en écran géant où les images offrent une évocation impressionniste de l'histoire de Québec.

Etolane & Sandra Bellefof

<http://voldemots.blogspot.com>

- ⇒ le chemin d'eau évoque les premières découvertes suivies des diverses explorations du territoire qui se sont faites par voie d'eau ;
- ⇒ le chemin de terre représente le temps des tentatives d'enracinement qui ne se font pas sans peine car il faut défricher, apprendre à occuper une terre, parfois trop souvent hostile, pour mieux survivre dans ce pays rude ;
- ⇒ Le chemin de fer aborde l'époque du développement industriel auquel contribue la construction du chemin de fer qui, dès sa mise en opération, facilite le transport entre les régions ;
- ⇒ Le chemin d'air nous plonge vers la modernité au sein de laquelle les communications se développent rapidement que ce soit dans le domaine de l'aviation ou des réseaux téléphoniques, télévisuels ou informatiques.



À travers ces chemins, des images rappellent l'importance des gens qui ont façonné l'histoire du pays, un pays au sein duquel, le fleuve Saint-Laurent donne une singularité culturelle qui marque irrémédiablement ce paysage où se construit une

Les images sorties des archives et adaptées à la projection multimédia surgissent sur l'écran telles une mémoire soudain remise en mouvement
Etolane & Sandra Bellefof
<http://voldemots.blogspot.com>

⁵ Extrait de Moulin à images, naissance du 8^{ième} art, selon Lepage, propos recueillis par Yves Chartand, juillet 2009, <http://ruefrontenac.com/spectacles/actualite/7723-moulin-a-images>

culture dont l'accent francophone demeure prégnant. Le public a été immédiatement séduit et l'œuvre a été reprogrammée pour les 5 années suivant son entrée en scène en 2008.

Habiter ces fleuves qui nous habitent

L'heure est à tenter de redonner sens aux fleuves, non seulement en les inscrivant au cœur de nos urbanités mais aussi en les respectant en tant qu'élément naturel structurant nos paysages et signant nos identités. Trop longtemps, on leur a tourné le dos, on a cru qu'on pouvait les mater, les asservir à non fins industrielles et commerciales alors que nous les appauvrissons dans leur essence même et donc, du même coup, appauvrissons les cultures que ces fleuves, indéniablement marquent de leurs usages et paysages. Les deux projets québécois évoqués en amont, démontrent, chacun à leur manière, que nous pouvons nous réapproprier les berges de nos fleuves, permettre aux citoyens d'en bénéficier de multiples manières, leur imprégner de nouvelles modernités, dynamiser culturellement certaines des structures qui, de prime abord, semblent inertes au mouvement public, voire hostiles esthétiquement, recourir aux artistes contemporains pour offrir des usages et créations inusités. Tout est une question de vision, d'engagement, d'audace et de volonté à mieux habiter ces fleuves qui n'ont de cesse de nous convier à vivre dans le mouvement perpétuel, mouvement puisant son origine à même une source d'eau qui, au cours de sa trajectoire devient fleuve et toujours, débouche dans l'immensité océane.

Et comme Don Quichotte, ne perdons pas de vue nos rêves ! Osons donner sens à ces machines que nous imaginons pour mieux habiter nos territoires et nos paysages, à ces moulins qu'ils soient à vent ou à images...



Conclusion

Arlette Auduc
chef du service Patrimoines et Inventaire, Région Île-de-France.

Quelles leçons tirer de ces trois jours d'interventions et de débats ? Quelques constantes apparaissent d'une manière évidente dans tous les exemples présentés :

-la globalité des projets d'aménagement : toute intervention sur une portion du fleuve demande de prendre en compte un territoire beaucoup plus vaste. La solidarité entre l'amont et l'aval, la rive droite et la rive gauche et la nécessité d'envisager l'ensemble du bassin versant nous ont été montrées dans l'intervention générale de Francis Rome comme dans le cas particulier de l'Île-de-France présenté par Pierre-Marie Tricaud. Il n'est pas jusqu'à la question de l'estuaire qui ne l'aborde finalement.

Paradoxalement cette globalité de l'approche s'arrête lorsqu'on aborde le projet urbain : ville et fleuve ou quais et fleuve ? Il est en effet une autre constante dans les projets présentés : si les quais en sont le centre, la ville dans son épaisseur en est étrangement absente.

-la multiplicité des intervenants est la conséquence de cette complexité des projets : institutions, acteurs et professionnels multiples prennent en charge la multitude des facettes de ces opérations. Nous avons pu prendre la mesure des lourdeurs administratives et des lenteurs des procédures, inévitables lorsque autant d'acteurs sont en cause, ce qui est pourtant le gage de la réussite des projets.

-le rôle des hommes et notamment des élus, et ces derniers ont été trop absents de notre réflexion, autocritique tardive mais conclusion logique de ces journées. A Lyon, comme à Bordeaux, comme à Orléans, à Nantes ou à Paris, un maire, quelle que soit sa tendance politique, porte le projet. Il faudrait étudier le processus de prise de décision à l'origine de ces aboutissements pour comprendre comment des projets en gestation depuis des années, des études qui s'accumulent sans débouchés, des débats sans décision prennent corps à l'occasion de l'arrivée d'un nouvel élu qui va incarner une rupture en s'investissant dans une opération dont l'évidence s'impose soudain. Par quel processus de maturation, homme, projet et population se rencontrent-ils enfin ? Cette question de la prise de décision omniprésente dans ce séminaire, et qui se retrouve ailleurs, pourrait être l'objet d'une réflexion plus approfondie, parce qu'elle rencontre celle du temps du projet.

-le temps long du projet : c'est une autre constante : les projets ne connaissent pas de progression linéaire. Ils nous racontent une longue histoire d'avancées, de reculs et de temps morts. Des idées jugées absurdes parce qu'inadaptées au contexte, trop en avance sur leur temps ou sur le temps de l'opinion publique sont reprise plus tard, finissent par faire consensus. D'autres sont abandonnées en chemin. Et telle réalisation qui semble si bien incarner « l'esprit des lieux » ne nous dit rien des tâtonnements, des réajustements, des polémiques, voire des autres projets écartés qui auraient peut-être donné des résultats non moins intéressants.

-la place dévolue au patrimoine. Il nous a été dit au long de ces journées quels avaient été les efforts des professionnels dans ce sens, comment leur intervention s'était matérialisée, leurs réussites et leurs échecs. J'ai pourtant le sentiment que plus que de patrimoine, c'est de mémoire que l'on a parlé et que ce que l'on retrouve dans beaucoup d'aménagements, c'est

un « retour de la mémoire » comme il y a un « retour du refoulé ». N'est-ce pas cela qu'il faut entendre quand on parle, ici du hangar à bananes (les Antilles, la traite) là du chantier du quai des Chartrons. Parce que ce patrimoine donné à voir, mis en exergue, souvent mis en scène est un patrimoine choisi, parfois une mémoire qui n'ose se dire et qui préfère s'incarner dans des pierres.

Et la question est sensible et d'importance : on retrouve ici la problématique de la façade des quais et de l'épaisseur de la ville. Bordeaux est à cet égard un exemple passionnant : derrière cette scène sublime que sont les quais réaménagés, il n'est pas besoin de s'enfoncer très profond à l'arrière pour retrouver une ville à l'écart de ces transformations, qui vit sa propre évolution loin du XVIIIe siècle royal. Orléans aussi ne nous a parlé que de ses quais, comme si toute une ville dans son évolution cahoteuse et multiple venait se concentrer ici dans un dernier symbole.

Dès lors on ne peut retenir une question : et si tout cela n'était que du décor, de l'anecdote ? la liste est longue qui nous a été donnée, des usines qui deviennent théâtre, des hangars, centres d'exposition ou des grues, installation artistique.

Cette ville qui se met en scène, ce magnifique décor vu de la rive droite au cours d'une promenade, théâtre aussi ? et qui plus est avec la caution de l'UNESCO ?

-la réappropriation par la population peut aider à sortir de cet éternel dilemme. Parce que réappropriation il y a. Par les jeunes, par les enfants et leur famille, par les citoyens en général. Il y a des jeux, du sport, du plaisir, de la consommation, certes, et de la contemplation, aussi, si ce n'est de l'histoire. On peut pourtant entendre les réserves, la sectorisation des espaces qui répond à la division des populations, les loisirs affectés par groupes sociaux : les aménagements s'inscrivent dans une réalité sociale dont ils ne sauraient être responsables et dont ils témoignent.

Nous sommes-nous éloignés du propos initial ? certainement pas, sauf à refuser d'accepter que la question du paysage et celle de l'aménagement du territoire est une question à multiples dimensions et qu'elle touche au plus profond du projet social. Il faudra encore lui consacrer beaucoup d'autres séminaires avant de l'épuiser.

Paysage fluvial urbain : protection et aménagements

Orientation bibliographique – 2^e édition, Juin 2010

*La bibliographie ci-dessous a été réalisée pour les professionnels du patrimoine dans le cadre du séminaire de formation permanente organisé par l'Institut national du patrimoine :
« Ville et fleuve : le paysage, outil d'aménagement du territoire, du 10 au 12 juin 2009, à Bordeaux.
Elle n'a pas prétention à être exhaustive mais propose les références de quelques outils essentiels, faciles à se procurer, pour aider ces professionnels dans leurs missions.*

1. Paysage fluvial urbain : ouvrages généraux

1.1. Ouvrages généraux

Miquel, Pierre. Histoire des canaux, fleuves et rivières de France.
Paris, Editions 1, 1994. 372 p.

Papazian, André et Destombes, Michel. Canaux, fleuves et rivières de France.
Paris, C. Massin, 2005. 245 p.

Les paysages des cours d'eau = River landscapes.
Revue géographique de Lyon, vol. 73, n. 4, 1998, pp. 271-335

*Pinon, Pierre et Lemaître, Pascal (photogr.). Patrimoine fluvial : canaux et rivières navigables.
Nouv. éd., Paris, Editions Scala, 2009. 256 p.
(Patrimoine)

La ville et le fleuve : colloque tenu dans le cadre du 112^e congrès national des Sociétés Savantes, Lyon, 21-25 avril 1987.
Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1989. 446 p.

1.2. Protections et aménagements du paysage fluvial urbain

*Bonin, Sophie. Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains.
In : Paysage urbain : genèse, représentations, enjeux contemporains.
Strates, n. 13, 2007.
<http://strates.revues.org/document5963.html?format=print>

*De berges en rives.
Diagonal, La Défense, n. 163, 2003, pp. 20-54

*Les cours et plans d'eau aménagés.
In : Espace urbain : vocabulaire et morphologie. Sous la dir. de Bernard Gauthiez.
Paris, Monum, Editions du patrimoine, 2003, pp. 326-341

*Orientation bibliographique réalisée par Nathalie Halgand
Centre de ressources documentaires – Institut national du patrimoine, Paris*

Le fleuve et ses territoires : des enjeux patrimoniaux aux grands projets urbains : contributions au colloque du 26 septembre 2003 « Imaginer le Val de Loire »
Orléans, Agence d'urbanisme de l'agglomération d'Orléans, 2003. 132 p.

Groueff, Sylvie. Fleuves et territoires : en quête de liaisons.
Urbanisme, n. 334, janv.-fév. 2004, pp. 21-28

Lechner, Gabriele. Le fleuve dans la ville, la valorisation des berges en milieu urbain.
DGHHC, octobre 2006.

*Patrimoine et estuaires : culture, gestion intégrée, développement : acte du colloque international de Blaye, 5-7 octobre 2005.
Paris, Editions Confluences ; Association Renaissance et Cités d'Europe, 2006. 363 p.
(Des lieux et des liens)

*Le patrimoine maritime et fluvial : colloque, Nantes, avril 1992.
Paris, Direction du patrimoine, 1993. 461 p.
(Actes des Colloques de la Direction du Patrimoine ; 12)

*Le paysage fluvial : séminaire organisé par l'Institut national du patrimoine, Centre culturel de rencontre, La Chartreuse, Villeneuve-Lès-Avignon, 13-15 décembre 2005.
Paris, Institut national du patrimoine, 2005.
(Dossier formation permanente ; 397)

*Valorisation urbaine et aménagement des fronts d'eau.
In : Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs.
Cahier de l'IAURIF, Paris, n. 141, avril 2004, pp. 141-188
http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_423/cahier_141.pdf

2. Etudes de cas abordées lors du séminaire

2.1. Regards comparatifs

*Lyon, Nantes, Bordeaux et Orléans : des fleuves et des projets d'agglomération.
In : Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs.
Cahier de l'IAURIF, Paris, n. 141, avril 2004, pp. 168-171
http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_423/cahier_141.pdf

Prost, Robert et Bourdin, Alain. Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs (Bordeaux, Lille, Lyon, Montpellier, Marseille et Toulouse).
Paris, Editions Parenthèses, 2009. 284 p.

Tsiomis, Yannis et Ziegler, Volker. Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg.
Paris, Ed. de La Villette, 2007. 333 p.

*Les villes à la reconquête de leurs berges.
Les Echos.fr, Paris, été 2008.
<http://www.lesechos.fr/info/france/300278260-quais-berges-fronts-de-mer-les-villes-aiment-l-eau.htm>

2.2. Ile-de-France

*Basset, Armand. La valorisation du patrimoine du fait de l'aménagement d'une voie d'eau : l'exemple de la Seine en Ile-de-France.
In : Le patrimoine maritime et fluvial : colloque, Nantes, avril 1992.
Paris, Direction du patrimoine, 1993, pp. 648-350
(Actes des Colloques de la Direction du Patrimoine ; 12)

*Bordes-Pagès, Elisabeth. Le fleuve, élément incontournable pour un développement régional durable.
Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF), 2006. 41 p.
http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_409/pdf.pdf

*Bordes-Pagès, Elisabeth. Politiques des départements en faveur des berges du « Fleuve » en Ile-de-France. Par Elisabeth Bordes-Pagès.

Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF), 2007. 138 p.

http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_410/pdf.pdf

*L'eau urbaine : ateliers de création urbaine, Ile-de-France 2030.

Paris, D. Carré éditeur, 2009. 148 p.

*Gaillot, Jean-Claude. SDRIF, patrimoine et aménagement durable : le patrimoine fluvial.

In : Rencontre des histoires, des populations et des territoires : actes du colloque régional, 6-7 décembre 2007, Région Ile-de-France. Sous la dir. d'Arlette Auduc.

Paris, Somogy éditions d'art, 2008, pp. 96-101

*Guineheux, Ellen. Les rives de l'est parisien poursuivent leur mutation tranquille

Les Echos.fr, Paris, 1^{er} août 2008.

<http://www.lesechos.fr/info/france/300283738.htm>

*Lemonier, Marc. Paris, les berges, territoire de projet.

Diagonal, La Défense, n. 163, 2003, pp. 39-42

Les risques majeurs en Ile-de-France, aménager pour prévenir.

Les Cahiers de l'IAURIF, Paris, n. 142, 2005.

Les risques majeurs en Ile-de-France, connaître pour mieux maîtriser.

Les Cahiers de l'IAURIF, Paris, n. 138, 2003.

*Valoriser le fleuve en Ile-de-France

<http://www.iaurif.org/debats-enjeux/valoriser-le-fleuve-en-ile-de-france.html>

L'IAU île-de-France organise quatre tables rondes en 2008 et 2009 :

n° 1 : des pistes pour un aménagement durable - 4 décembre 2008, <http://www.iaurif.org/debats-enjeux/amenagement-durable-le-fleuve-en-ile-de-france/table-ronde-n-1-des-pistes-pour-un-amenagement-durable.html>

n° 2 : identité, cultures, paysages et usages du fleuve - 5 mai 2009, <http://www.iaurif.org/debats-enjeux/valoriser-le-fleuve-en-ile-de-france/table-ronde-n-2-identites-cultures-paysages-et-usages-du-fleuve.html>

n° 3 : le fleuve et la logistique - Octobre 2009.

<http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/valoriser-le-fleuve-en-ile-de-france/table-ronde-n-3-fleuve-logistique-et-environnement.html>

n° 4 : construire et vivre avec le Fleuve - Décembre 2009

<http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/valoriser-le-fleuve-en-ile-de-france/table-ronde-n-4-robustesse-et-risques-dinondations.html>

2.3. Bordeaux (Quais de)

*Bordeaux, port de la Lune, patrimoine mondial. Sous la dir. de Michel Borjon.

Bordeaux, Ardea-Mollat, 2008. 207 p.

Bordeaux métropole : un futur sans rupture. Sous la dir. de Patrice Godier, Claude Sorbets et Guy Tapie.

Marseille, Editions Parenthèses, 2009. 283 p.

(La ville en train de se faire)

*Bordes-Pagès, Elisabeth. Bordeaux et le plan Garonne : un projet « en marche ».

In : Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs.

Cahier de l'IAURIF, Paris, n. 141, avril 2004, pp. 180-183

http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_423/cahier_141.pdf

*Broustet, Bernard. Bordeaux s'est réconcilié avec la Garonne.

Les Echos.fr, Paris, 25 juillet 2008.

<http://www.lesechos.fr/info/france/300282588.htm>

*Callais, Chantal ; Jeanmonod, Thierry et Ragot, Gilles. Un rubicon : une passion ambiguë entre la ville et son fleuve.

In : Bordeaux.

Paris, Institut français d'architecture, 2006, pp. 41-49

(Portrait de ville)

*Courtois, Claudia. Bordeaux : simples et conviviaux, les quais ont reconquis la ville.

In : Trophées de l'aménagement urbain 2008.

La Gazette, des communes, des départements, des régions, Paris, n. 1952, fascicule n°2, 13 octobre 2008, p. 29

*Dufresne, Geneviève. Les quais de la rive gauche, Bordeaux.

L'archéologie industrielle en France : patrimoine, technique, mémoire, Paris, n. 49, 2006, p. 59

*Dussol, Dominique et Rosan, Xavier. Bordeaux, le port des Lumières et l'agglomération.

In : La Gironde en 101 monuments.

Le Festin, Hors-série n. 9 novembre 2009, pp. 56-60

Espaces publics, les quais jardinés de la Garonne.

Moniteur des TPB, Paris, n. 5445, avril 2008, pp. 60-63

*Gondran, François. Bordeaux, patrimoine mondial.

Patrimoine et cadre de vie – Cahiers de la Ligue urbaine et rurale, Paris n. 177, 2007, pp. 4-5

*Gondran, François ; Delaux, Stéphane et Larue-Charlus, Dominique. Bordeaux et le patrimoine mondial : l'émergence d'une nouvelle dynamique.

La Pierre d'angle, Paris, n. 48, novembre 2008, pp. 32-35

*Renard, Jean-Denis. Bordeaux embrasse tout son fleuve.

Sud-Ouest, 4 mai 2009.

<http://www.sudouest.com/accueil/sports/football/article/578539/mil/4483179.html?auth=eaf50a1e&cHash=eb39912977>

Riverbanks in Bordeaux : aménagement des berges de Bordeaux.

Topos, n. 51, juin 2005, pp. 22-26

*Trancart, Monique. Garde-corps fluvial à Bordeaux : la communauté urbaine de Bordeaux a décidé de protéger les promeneurs des remous de la Garonne.

La Gazette, des communes, des départements, des régions, Paris, n. 1881, 9 avril 2007, p. 42

2.4. Estuaire de la Gironde – Citadelle de Blaye

Daney, Charles. L'estuaire de la Gironde : Garonne, Dordogne, océan : Libourne, Bordeaux, Blaye, Pauillac, Royan...îles, marais, vignobles.

Bruxelles, La Renaissance du livre, 2002. 197 p.

(L'esprit des lieux)

L'estuaire de la Gironde de Pauillac à Blaye : actes du XLV^e congrès d'études régionales de la Fédération historique du Sud-Ouest, 17-18 avril 1993 à Pauillac et Blaye.

Fédération historique du Sud-Ouest, 1995. 286 p.

Laurent, Charlotte. La citadelle de Blaye : patrimoine historique et enjeu de création architecturale

Talence, [Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux](#), 2007. 77 p

Regards croisés sur l'estuaire de la Gironde.

Blaye, Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, 2001.

Cederom

Consulter également les publications du Conservatoire de l'estuaire de la Gironde
Cahiers des actes de colloques du Conservatoire de l'estuaire de la Gironde
L'estuarien, revue trimestrielle

2.5. Lyon Confluence

*Beauchêne Stéphanie. Les fleuves dans le processus de métropolisation de l'agglomération lyonnaise.
Lyon, Maison du fleuve Rhône ; Ministère de la Culture et de la Communication, Direction de l'architecture et du patrimoine, Mission à l'ethnologie. 31 p.
http://www.culture.gouv.fr/mpe/recherche/pdf/R_483.pdf

Bethemont Jacques ; Honneger-Rivière Anne et Le Lay, Yves-François. Les paysages des eaux douces.
Revue Géoconfluences, Lyon, mars 2006
<http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/paysage/PaysageScient2.htm>

*Brégnac, François. Les fleuves, lieux de valorisation urbaine : l'expérience lyonnaise.
In : Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs.
Cahier de l'IAURIF, Paris, n. 141, avril 2004, pp. 172-175
http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_423/cahier_141.pdf

Damez, Jacques et Nouhaud, Jean-Pierre. Lyon, la Confluence, mémoires en mutation.
Paris, Textuel, 2008. 93 p.
(Cahiers de La Confluence ; 1)

*Depagneux, Marie-Annick. A Lyon, le Rhône a retrouvé toute sa majesté.
Les Echos.fr, Paris, 15 juillet 2008.
<http://www.lesechos.fr/info/france/300280144.htm>

*Desgrandchamps, Valérie. Les berges du Rhône à Lyon, portrait d'une ville.
Lyon, S. Bachès, 2009. 85 p.

Lyon et les fleuves, les retrouvailles.
Les cahiers millénaire 3, n. 25, 2001. 84 p.

*Lyon Confluence : la ville du 21ème siècle grandit à La Confluence" : dossier de presse, 20 mars 2009
http://www.lyon-confluence.fr/data/presse/090305_la_ville_du_21eme_siecle.pdf

* Lyon Confluence, un coeur de ville sort de terre, 2007.
http://www.lyonconfluence.fr/data/doc_contextuel/070726_Lyon_Confluence_un_coeur_de_ville_sort_de_terre_-_interieur.pdf

Egalement

Lyon, La Confluence, Mémoires en mutation : exposition, Archives municipales de Lyon, 16 juin – 18 juillet 2009.
A l'occasion de la sortie en librairie du n°2 des Cahiers de la Confluence (photos de Jacques Damez et texte de Lorette Nobécourt), les maîtres d'ouvrage de Lyon Confluence ont organisé, aux Archives Municipales de Lyon, une exposition photographique relative aux chantiers qui transforment le territoire de La Confluence. Cette exposition fut inaugurée le 16 juin à 18h30 en présence d'Yvon Deschamps, Président de Grand Lyon Habitat.
www.archives-lyon.fr

Consulter également :
Courant Rhône, patrimoine fluvial & Territoire, lettre semestrielle de la Maison du fleuve Rhône

2.6. Nantes

Chemetoff, Alexandre et Berthomieu, Jean-Louis. L'île de Nantes. Le plan guide en projet.
Nantes, Editions MeMo, 1999. 95 p.

*Cousin, Maurice. Construire un avenir avec le fleuve : Nantes et son agglomération.
In : Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs.
Cahier de l'IAURIF, Paris, n. 141, avril 2004, pp. 176-179
http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_423/cahier_141.pdf

Gravelaine, Frédérique. A Nantes la mutation d'une île, Les chroniques de l'île.1.
Nantes, Place publique, 2009. 64 p.

*Guimard, Emmanuel. A Nantes, la Loire redevient un fleuve d'agrément.
Les Echos.fr, Paris, 16 juillet 2008.
<http://www.lesechos.fr/info/france/300280538.htm>

*Nantes un modèle ? Sous la dir. de Jean-Louis Kerouanton et Bernard André.
L'archéologie industrielle en France : patrimoine, technique, mémoire, Paris, n. 41, 2002, 108 p.

*Histoire, un fleuve, une ville.
In : Nantes. Sous la dir. de Gilles Bienvenu, François Bodet, Michaël Darin et Marie-Paule Halgand.
Paris, Institut français d'architecture, 1996, pp. 5-21
(Portrait de ville)

Lebrun, Pierre-François. La ville, le fleuve et l'architecte.
Rennes, France 3 Ouest, 2000.
(Images de la culture)
DVD, 60 min.

Luneau, Dominique. Nantes : l'avenir d'une ville.
La Tour-d'Aigues, Ed. de l'Aube, 2003. 97 p.

Nantes, la Loire dessine le projet = Nantes celebrates its Loire. Sous la dir. de Frédérique de Gravelaine
Paris, Editions de la Villette, 2003. 191 p.
(Projet urbain)

Nantes : petite et grande fabrique urbaine. Sous la direction de Laurent Devisme, Pierre-Arnaud Barthel, Célia Dèbre, Laurent Devisme et al.
Marseille, Editions Parenthèses, 2009. 267 p.
(La ville en train de se faire)

Péron, André. Nantes et son fleuve.
Quimper, Ressac, 1997.

2.7. Orléans - Berges de la Loire

*Berkovicius, Christine. Orléans : la batellerie se remet à flot sur les quais de la Loire.
Les Echos.fr, Paris, 8 juillet 2008.
<http://www.lesechos.fr/info/france/300278797.htm>

*Bordes-Pagès, Elisabeth. Orléans, le fleuve au cœur du projet d'agglomération.
In : Le fleuve : un système, des territoires, des acteurs.
Cahier de l'IAURIF, Paris, n. 141, avril 2004, pp. 184-188
http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_423/cahier_141.pdf

Les séquences de mise en valeur des bords de Loire dans la traversée de l'agglomération orléanaise.
Orléans, Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise (AUAO), 1998. 13 p., cartes.

3. Sites web de référence

Arc en rêve centre d'architecture
<http://www.arcenreve.com/>

Conservatoire de l'estuaire de la Gironde
<http://www.estuairegironde.net/>

Conservatoire régional des rives de la Loire et ses affluents
<http://www.corela.org>

Ecole nationale d'architecture et du paysage de Bordeaux, Centre de recherche sur l'histoire et la culture du paysage (CEPAGE)

<http://www.bordeaux.archi.fr/recherche/CEPAGE/default.htm>

Estuaire Nantes

<http://www.estuaire.info/>

Fondation du patrimoine maritime et fluvial

<http://www.patrimoinemaritimefluvial.org/>

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF)

<http://www.iaurif.org/>

Lyon Confluence

<http://www.lyon-confluence.fr/>