



HAL
open science

Les métamorphoses des paysages fluvio-urbains en France

Bertrand Desailly

► **To cite this version:**

Bertrand Desailly. Les métamorphoses des paysages fluvio-urbains en France. Bulletin de la Société de Géographie de Toulouse, 2007, pp. 23-30. halshs-00753504

HAL Id: halshs-00753504

<https://shs.hal.science/halshs-00753504>

Submitted on 19 Nov 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les métamorphoses des paysages fluviaux urbains en France

Bertrand Desailly

Maître de Conférences à l'Université de Toulouse – Le Mirail

Durant la majeure partie du XX^{ème} siècle, le lien entre les villes françaises et les cours d'eau qui les traversent s'est peu à peu affaibli. La disparition de certains usages domestiques liés au fleuve, le déclin fréquent de la navigation fluviale et des activités portuaires en sont des causes évidentes. L'invasion, à partir des années 1970, des berges fluviales par l'automobile, sous la forme de parkings et de voies rapides, constitue, d'une certaine manière, l'aboutissement de cette tendance.

Or, les choses sont en train de changer rapidement. Le fleuve redevient, depuis une quinzaine d'années, un élément attractif pour les villes françaises. Les initiatives locales se multiplient afin de le mettre en valeur et de faire revenir les citoyens sur ses berges. On connaît par exemple le succès de l'opération « Paris Plage » dans la capitale. Les rives fluviales sont aussi le lieu de grands travaux : restauration des anciens quais, voire remodelage complet d'un quartier comme la presqu'île entre Rhône et Saône à Lyon (projet « La confluence »).

Ce mouvement contemporain de retour vers le fleuve ne peut cependant être apprécié sans une mise en perspective historique. A cet égard, les transformations des paysages fluviaux constituent un bon révélateur de l'évolution des relations entre ville et fleuve, tantôt étroites, tantôt distendues. L'accent sera mis sur quelques « temps forts » de ces relations.

L'époque gallo-romaine

La Gaule romaine compte plusieurs villes fluviales d'importance : Lyon, Vienne, Bordeaux, Toulouse ou encore Lutèce. Rhône, Garonne, Loire et Seine sont déjà utilisés à diverses fins : transport de marchandises, pêche, approvisionnement des citoyens en eau potable...

Le choix des sites urbains doit peu au hasard. Les lits majeurs inondables sont généralement évités au profit des terrasses alluviales toutes proches, hors d'atteinte des eaux. Il arrive qu'on leur préfère des îles : elles facilitent la traversée du fleuve et peuvent servir de refuge lors de périodes troublées. En présence d'un fleuve capricieux, la ville prend de la distance par rapport au cours d'eau. Le site initial de Strasbourg est ainsi éloigné de plusieurs kilomètres du Rhin.

Beaucoup de sites fluviaux urbains antiques sont en fait des sites composites, combinant plusieurs éléments et plusieurs avantages. Toulouse s'étend au premier siècle sur une terrasse alluviale en rive droite de la Garonne, à l'emplacement d'un gué naturel permettant un franchissement aisé du fleuve.

Le milieu du Moyen Age (XII^{ème} - XIV^{ème} siècle)

De cette période d'essor urbain datent les premiers ouvrages modifiant de façon importante le paysage fluvial. Il s'agit essentiellement de tirer parti de la ressource constituée par le cours d'eau.

Ainsi, les moulins exploitent l'énergie du courant. La majorité sont des moulins à farine, mais il en existe d'autres types, comme les moulins drapiers ou les moulins à scie. Souvent édifiés sur les berges, ils sont parfois accolés aux piles des ponts. Les *moulins à nef* constituent un type original : ils sont installés sur des barques au milieu du fleuve, reliées aux berges par des

chaînes, ce qui leur permet de profiter du courant plus rapide au centre du lit. Leur fragilité en cas de crue et la gêne causée à la navigation entraînera peu à peu leur disparition.

Afin d'améliorer l'efficacité énergétique des moulins établis sur les rives, des chaussées sont construites en travers des fleuves, créant des chutes d'eau artificielles. La chaussée du Bazacle, à Toulouse, en est un exemple : plusieurs fois remaniée, elle prend sa configuration actuelle au début du XVII^{ème} siècle.

La ville fluviale médiévale ne comporte le plus souvent qu'un seul pont. La plupart de ces ouvrages ont aujourd'hui disparu, et le célèbre pont Valentré de Cahors, édifié entre 1306 et 1378, constitue une des rares exceptions. Plus souvent, des parties de ponts médiévaux ont été incorporées à des ouvrages ultérieurs, tel le pont de Beaugency sur la Loire, datant du XVIII^{ème} siècle mais comprenant quelques arches gothiques du début du XIV^{ème} siècle (photo 1).

Entourée d'une enceinte, y compris souvent face au fleuve, la ville fluviale médiévale est presque toujours - Paris faisant exception - une ville dissymétrique. Elle n'occupe que l'une des deux rives, l'autre n'accueillant au mieux qu'un modeste faubourg. Cette situation se maintiendra durant l'essentiel des temps historiques, le rééquilibrage ne se faisant pas avant le XIX^{ème}, voire le XX^{ème} siècle.

Les transformations des XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècle

Passé 1700, les interventions sur les fleuves se font beaucoup plus lourdes. Elle se déroulent sous la conduite d'un nouvel acteur, dépositaire d'un savoir scientifique et technique toujours plus élaboré : l'ingénieur des Ponts et Chaussées. D'un fleuve encore sauvage, on passe, assez rapidement, à un fleuve (presque) domestiqué.

Le premier acte se joue au XVIII^{ème} siècle, à travers la construction de quais. Les bords de fleuve, dans la ville médiévale et du début de l'époque moderne, présentaient l'aspect de grèves en sol naturel, boueuses par temps de pluie et facilement emportées par le courant. Elles sont progressivement remplacées par des quais en maçonnerie, fréquemment dédoublés, associant quai haut planté d'arbres et quai bas, les deux niveaux étant reliés par des rampes ou des escaliers (figure 1).

Il s'agit d'ouvrages à finalités multiples. La moindre n'est pas l'embellissement de la ville : les quais sont intégrés à des opérations plus vastes, incluant la construction à leur sommet de maisons aux façades homogènes, constituant ainsi un « front d'eau » (quai Lucien Lombard à Toulouse). Le souci esthétique est révélé par le choix des matériaux, selon les lieux, pierre de taille ou brique de qualité. Les quais facilitent aussi grandement les opérations de chargement et de déchargement des embarcations fluviales, qui désormais accostent au lieu de s'échouer sur les berges. Il est dès lors possible d'utiliser des bateaux de plus grande taille. Les quais sont d'ailleurs interrompus de ports fluviaux, sous la forme d'esplanades permettant de stocker les marchandises (port de la Daurade à Toulouse). La protection de la ville contre les inondations, celle des berges contre les attaques du courant, sont enfin mieux assurées.

Le XVIII^{ème} siècle constitue une sorte d'apogée architecturale pour les villes fluviales de fond d'estuaire : Nantes et Bordeaux surtout, Rouen dans une moindre mesure. L'activité portuaire est florissante, Bordeaux se spécialisant dans le commerce « en droiture », entre l'Europe et les Antilles, Nantes dans le tristement célèbre commerce triangulaire : la ville est alors le premier port négrier français. Des fortunes se constituent autour de ce commerce colonial, dont témoignent aujourd'hui les façades des hôtels particuliers des anciens armateurs nantais.

Les nombreux établissements artisanaux installés depuis le Moyen Age en bord de fleuve cèdent la place, avec la Révolution Industrielle, à des chapelets d'usines s'étirant sur des kilomètres de rives. Le fleuve fournit l'eau indispensable à de nombreux procédés industriels

et permet le ravitaillement des usines en charbon. Les terrains limitrophes du cours d'eau, plats, sont facilement constructibles. Ces usines voisinent avec des quartiers d'habitat ouvrier, constitués fréquemment de maisons en briques à plusieurs étages, occupées par plusieurs ménages. Ces paysages laborieux et enfumés, par exemple à l'amont et à l'aval de Paris, ont été immortalisés, dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, par les peintres impressionnistes.

Enserré entre des quais, le lit fluvial voit aussi sa géométrie considérablement se simplifier. Des méandres sont recoupés, des bras comblés, un grand nombre d'îles rattachées aux berges. La *canalisation* du fleuve facilite la navigation et permet de gagner de la place. Les petits cours d'eau, quant à eux, disparaissent sous terre, tels l'Erdre à Nantes ou la Bièvre à Paris. Leur présence souterraine n'est souvent rappelée aujourd'hui que par le nom d'une rue.

Le XIX^{ème} siècle constitue l'âge d'or de la construction des ponts dans les villes. Le fleuve cesse peu à peu d'être un obstacle à la circulation. Les barques des passeurs disparaissent. L'émulation parmi les architectes et les développements techniques débouchent sur l'édification d'ouvrages monumentaux. La mode des ponts métalliques ornés de statues caractérise le dernier quart du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} siècle : pont Lafayette à Lyon, pont Alexandre III à Paris, lancé pour l'exposition universelle de 1900 et célébrant l'alliance franco-russe, pont Mirabeau à Paris également (photo 2)...

Mais le paysage fluvial urbain du XIX^{ème} siècle est aussi, épisodiquement, un paysage de désolation. Les fleuves français connaissent de fréquentes crues. Certaines sont tout à fait hors norme et constituent encore aujourd'hui les événements hydrologiques de référence : 1856 sur la Loire, 1875 sur la Garonne, 1910 sur la Seine... Les dégâts matériels sont à chaque fois considérables, les victimes peuvent se compter par centaines (inondation du 23 juin 1875 à Toulouse).

Le divorce de la ville et du fleuve

Le déclin relatif du rôle économique des fleuves en France, au cours du XX^{ème} siècle, a d'importants retentissements sur le paysage fluvial urbain. La navigation fluviale ligérienne ou garonnaise ne résiste pas à la concurrence du transport ferroviaire, puis routier. Les ports fluviaux d'Orléans, Tours ou Toulouse sont désaffectés.

Certes, barges et péniches continuent à remonter ou à descendre la Seine, le Rhône et le Rhin, transportant matériaux de construction, charbon ou céréales. Mais les activités portuaires abandonnent les centres villes pour se déplacer en banlieue, où sont construits de nouveaux ports, très proches d'aspect des ports maritimes contemporains : darses et vastes terre-pleins, entrepôts et citernes de stockage, dans un environnement vide d'hommes... Le port de Gennevilliers à l'aval de Paris, le port Edouard Herriot à Lyon, en sont de bonnes illustrations. L'arrivée de l'eau courante dans les immeubles contribue elle aussi à la désertion des quais en centre ville. En quelques décennies disparaissent les nombreux lavoirs et bains publics installés le long des quais. Il est vrai que la pollution croissante des eaux ne donne plus guère envie de se baigner dans le fleuve.

Les années 1970 voient l'irruption massive de l'automobile en bord de fleuve. Les technocrates des débuts de la V^{ème} République croient trouver la réponse à l'engorgement des rues et des boulevards dans la construction de nouvelles voies de circulation le long du fleuve. Mais celles-ci ne tarderont pas à leur tour à être saturées... La *voie sur berge* Georges Pompidou, dans la capitale, en est le prototype. Elle fera école un peu partout en France : Tours, Lyon, Perpignan... se dotent d'équipements similaires (figure 2). Peu de villes échappent à cette mode, au demeurant assez éphémère puisqu'elle ne durera qu'une vingtaine d'années. Ailleurs, quais et anciens ports servent d'aire de stationnement plus ou moins sauvage, comme à Toulouse.

L'étalement urbain appelle enfin la construction de nouveaux ouvrages de protection contre les crues, prolongeant les quais édifiés en centre ville au cours des siècles antérieurs. Des murailles de béton, sans doute efficaces mais d'aspect bien austère, isolent du fleuve les espaces nouvellement bâtis et leurs habitants (photo 3). Les tentatives ultérieures de « verdissement » de ces aménagements - par exemple à Toulouse, la plantation de vigne vierge au sommet des digues des Amidonniers et de Bourassol - ne sont guère convaincantes sur le plan esthétique. Elles témoignent cependant bel et bien d'un sensible changement d'attitude.

Le temps des retrouvailles

Cette récente « réconciliation » de la ville et du fleuve n'est en aucun cas un phénomène franco-français. On l'observe ailleurs en Europe, mais aussi aux Etats-Unis ou au Japon¹. En France même, un mouvement semblable se dessine dans de petites villes, dont la relation avec de modestes cours d'eau prend un tour nouveau : Auch et le Gers, Castres et l'Agout...

La présence fréquente, en bord de fleuve, de friches industrielles constitue une formidable opportunité de remodelage du paysage urbain. Qui plus est, ces friches occupent souvent une surface importante, ce qui autorise des opérations d'envergure, et présentent l'atout d'une situation relativement centrale à l'échelle de l'agglomération. Entrepôts à vin de Bercy dans la capitale, chantiers navals nantais, immense usine Renault de Boulogne-Bilancourt... autant de bâtiments décrépits qui vont pour partie disparaître sous les coups des pelleteuses, remplacés par des logements ou des immeubles de bureaux, ou bien connaître une seconde jeunesse, à la faveur d'opérations de réhabilitation.

Belle aubaine aussi pour des élus locaux, qui trouvent là l'occasion de marquer la ville de leur empreinte et de soigner leur image de marque. Le retour de la ville vers le fleuve est fortement médiatisé, et s'accompagne de slogans, pas toujours très heureux, tel le « Loire, aime moi », actuellement offert aux Orléanais.

Réduire le phénomène à une opération immobilière juteuse ou à un simple « coup » de marketing politique serait cependant trop réducteur. L'expression croissante par les citoyens d'un « désir de nature » trouve dans le fleuve et ses rives une réponse. Par ses variations de débit et de couleur, le fleuve conserve une part d'imprévu. Il offre le spectacle d'une faune originale et parfois bruyante : milans, mouettes, canards et autres cormorans sont présents au cœur de la ville. Et cette faune n'est plus anonyme : des panneaux informent désormais les visiteurs, le fleuve est mis à contribution dans l'éducation des citoyens à l'environnement.

Le retour progressif des piétons vers le fleuve est favorisé par la création de nombreux espaces dédiés : cheminements sur les rives (la promenade Henri Martin à Toulouse), vastes espaces verts ouvrant directement sur le cours d'eau (parc André Citroën à Paris, futur parc des bords de Saône à Lyon). Ces nouveaux espaces sont gagnés sur ceux alloués deux décennies plus tôt à l'automobile. Car les voies sur berge n'ont plus la cote : la voie Georges Pompidou à Paris est fermée chaque été à la circulation, permettant aux Parisiens et aux touristes de déambuler en bord de Seine. L'opération, baptisée « Paris Plage », quelque peu contestée la première année, a rencontré un tel succès qu'elle a suscité des imitations dans de nombreuses villes.

Le paysage fluvial est désormais mis en scène : belvédères, panneaux d'information, longues vues, permettent au citoyen de découvrir, dans son ensemble et dans ses détails, le « spectacle du fleuve » (photo 4). Spectacle nocturne autant que diurne, grâce à une amélioration sensible de l'éclairage des ponts et des quais, qui joue parfois sur des jeux de couleurs. On songe

¹ Voir par exemple : Philippe PELLETIER, « La dialectique du fleuve au Japon » dans *Le fleuve et ses métamorphoses*, Paris : Didier Erudition, 1993.

parallèlement à remettre au jour les ruisseaux enterrés quelques décennies plus tôt. L'ancien bras comblé de la Garonnette, à Toulouse, voit depuis peu à nouveau circuler un filet d'eau.

Très significatif aussi est l'évolution du contenu des opérations de « renouvellement urbain » menées en bord de cours d'eau. Les plus précoces, dans les années 1970, font table rase de l'existant. Les tours modernes du « Front de Seine » à Paris, dans le XV^{ème} arrondissement, succèdent à des entrepôts et des immeubles vétustes. A ces entreprises brutales succèdent, à partir des années 1990, des opérations techniquement plus délicates, incorporant une part importante de réhabilitation de ce qui, désormais, est considéré comme un *patrimoine*. Des bâtiments industriels anciens sont conservés et adaptés à de nouvelles fonctions, tels les hangars du quai de Bacalan, à Bordeaux, ou bien les Grands Moulins de Paris. Les contenus se diversifient : espaces verts, grands équipements culturels surtout, comme la bibliothèque François Mitterrand à Paris (photo 5), le Musée des confluences à Lyon, le Centre d'art moderne et contemporain Les Abattoirs à Toulouse...

De nouveaux franchissements sont réalisés au dessus fleuve, prétexte à des innovations architecturales : passerelles piétonnes surtout (passerelle Simone de Beauvoir à Paris) mais aussi, parfois encore, ponts routiers et autoroutiers, comme le pont mobile Gustave Flaubert à Rouen.

Retrouvailles éphémères ? Sans doute non. Car ces nouveaux rapports des citoyens au fleuve ne sont en vérité que l'une des facettes d'un phénomène général dans les sociétés des pays riches, et dont tout porte à croire qu'il sera appelé à durer : l'attention croissante portée à l'environnement urbain.