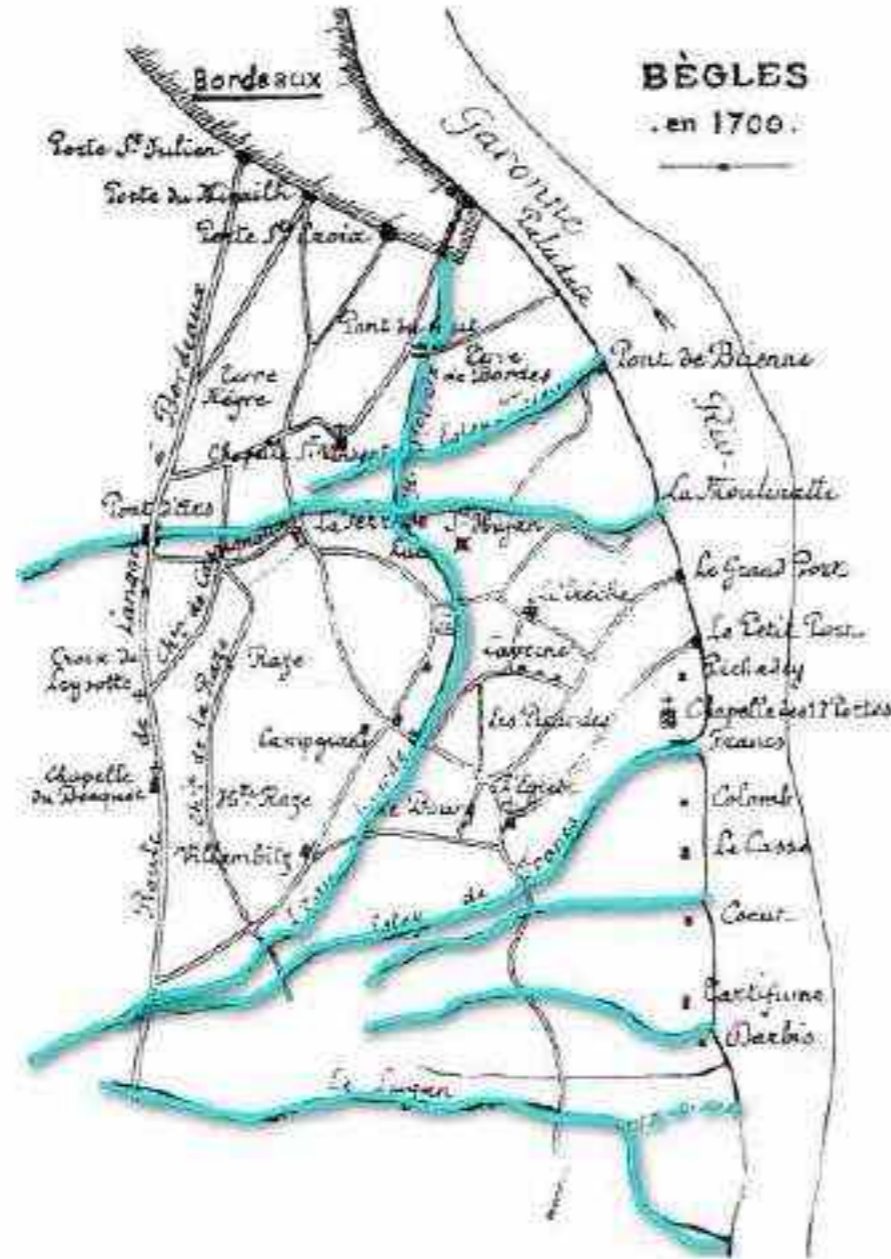


Paysages et voies de circulation

Le delta de l'Eau Bourde : Un environnement bouleversé.....

La modification du paysage débute dès l'époque romaine: aménagement de la Via Aquitania qui reliait Narbonne à Bordeaux (grossoièment à l'emplacement actuel de la route de Toulouse), drainage des marécages par la création de fossés au Moyen-âge, aménagement de ports et de canaux de liaison au XVIIème/XVIIIème favorisant l'installation d'activités humaines et industrielles.



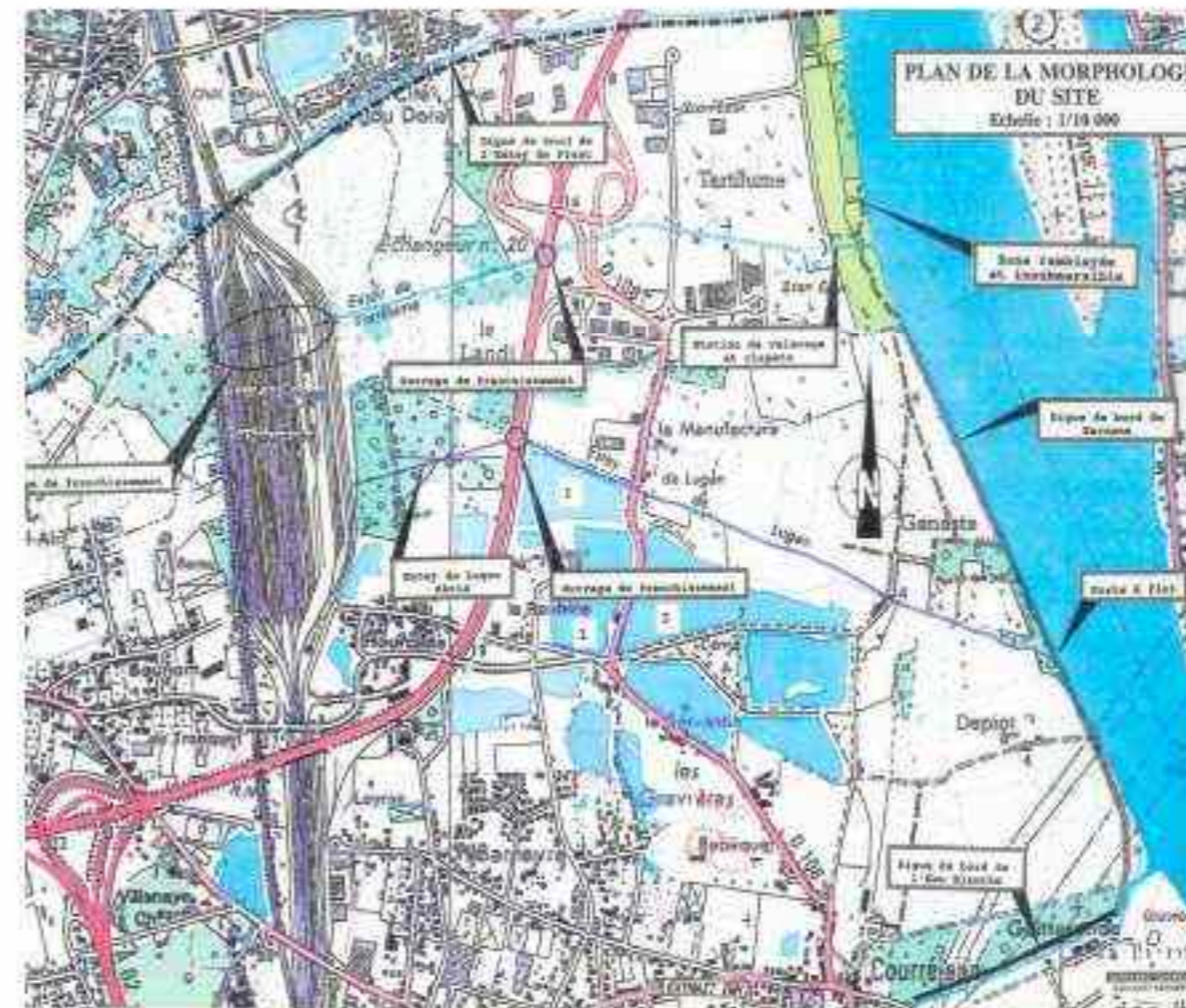
Bègles commune rurale aux portes de Bordeaux en 1700

La densité des cours d'eau dans le delta suggère des zones mal drainées, résultant du dépôt d'argile et de tourbe par l'Eau Bourde et de l'influence des marées de la Garonne, interrompant son écoulement à marée haute.

A noter : la divagation de l'Eau Bourde vers le nord pour rejoindre l'Estey Ste-Croix, probablement pour alimenter Bordeaux en eau et permettre les échanges commerciaux avec les nombreux ports situés sur son parcours.

Carte de Bègles en 1990

Le delta est toujours aussi peu peuplé. Il est traversé par de grandes voies de communication : la Rocade A630, la voie ferrée Bordeaux-Toulouse. Il est occupé par des installations industrielles et commerciales : le triage d'Hourcade, la Gare de Villenave, la zone marchande d'Arcins... A noter les étangs en bordure de la Garonne, vestiges de l'extraction de matériaux notamment pour l'aménagement du triage.



.....mais qui a contraint l'Homme à s'adapter Un exemple : la plateforme multimodale d'Hourcade



Vue d'ensemble du chantier de construction de la plate-forme multimodale d'Hourcade.



La technique multimodale : un portique de manutention circulant sur des rails fixés sur deux chemins de roulement en béton. Aucun tassement n'est admis sous les chemins de roulement (risque de déraillement du portique)

L'Eau Bourde a déposé de 4 à 6m d'alluvions limoneuses et tourbeuses sur les formations sablo-graveleuses de la Garonne, reposant elles-mêmes sur le « Calcaire à astéries ». Limons et tourbes sont compressibles (se tassent sous une charge) à l'inverse des graves et du calcaire qui sont peu ou pas compressibles. Pour les fondations des chemins de roulement, il a été choisi la technique dite « des plots pilonnés ». Elle consiste à incorporer dans les alluvions des blocs rocheux de dimensions 10 à 40 cm déposés dans un avant-trou. Les blocs sont repoussés dans le terrain compressible par une masse de 16 tonnes chutant d'une vingtaine de mètres de haut

Sous l'effet de la chute de la masse le matériau est repoussé dans le sol jusqu'à atteindre la couche incompressible

Vue du chantier de pilonnage : au fond la grue avec flèche de 30m. La position des plots marquée au sol. Les plots sont disposés régulièrement sous les cours de circulation (1 plot tous les 5,60m) et systématiquement sous les chemins de roulement des portiques (tous les 3,60m). Au premier plan à gauche le matériau qui est incorporé au sol. Il s'agissait d'un granite transporté par train à partir d'une carrière de Vendée

