
Évolution de la plaine alluviale de la Garonne et implantations des ports fluviaux au cours du Moyen Age et de l'époque Moderne (13e-16e s.) : approche régionale et études de cas (Cadillac, Grenade)

Jean-Michel Carozza^{*1}, Michel Bochaca¹, Vincent Joineau², Philippe Valette³, Anne Colin², Séverine Lescure², and Mélodie David³

¹Littoral ENvironnement et Sociétés - UMR 7266 – Université de La Rochelle, Centre National de la Recherche Scientifique : UMR7266 – Bâtiment Marie Curie Avenue Michel Crépeau 17 042 La Rochelle cx1 - Bâtiment ILE 2, rue Olympe de Gouges 17 000 La Rochelle, France

²Ausonius-Institut de recherche sur l'Antiquité et le Moyen âge – université Bordeaux Montaigne, Centre National de la Recherche Scientifique : UMR5607 – Maison de l'Archéologie - Université Bordeaux Montaigne -Pessac, France

³Géographie de l'environnement – Centre National de la Recherche Scientifique : UMR5602, Université Toulouse - Jean Jaurès – 5 Allée Antonio Machado 31058 TOULOUSE CEDEX 1, France

Résumé

L'implantation et l'organisation des ports fluviaux sont étroitement corrélées et dépendantes de la dynamique fluviale et de la mobilité de ces chenaux qui peut être exacerbée au cours des périodes de forte activité hydrologiques (Flood Dominated Regime). C'est notamment le cas au cours du Petit Age Glaciaire (PAG, 1270-1880 AD) et plus particulièrement de ses phases sévères. Dans ce travail, nous étudions à partir de l'exemple de deux bastides, des villes neuves créées durant la seconde partie du 13e s., Grenade (Haute-Garonne) et Cadillac (Gironde), les effets, impacts et les adaptations rendues nécessaires, liés aux déplacements du cours de la Garonne dans des environnements contrastés : fluvial pour Grenade et estuarien pour Cadillac. Les données issues des archives du sols sont croisées avec les données historiques afin d'évaluer comment se sont réalisées les adaptations à ces changements paléogéographiques. Les données géophysique (ERT) et de carottage permettent de confirmer l'implantation des deux sites en bordure de terrasse longée par le chenal principal de la Garonne au moment de leur édification, puis de reconstituer la morphologie des chenaux et de dater le début de leur comblement et de leur abandon. Dans les deux cas, l'instabilité accrue du chenal autour de la fin du XIIIe s. semble avoir impacté les relations entre bastides, ports et fleuve sans pour autant remettre en cause ni l'activité portuaire ni l'organisation commerciale qui en découle. Les chenaux déconnectés semblent cependant être restés en état de fonctionnement sur une période pluri-séculaire (au moins 200 ans à Cadillac et près de 500 ans à Grenade). Ce schéma d'évolution pose la question de l'entretien de ces chenaux et de l'aménagement des berges d'une part et des stratégies de ré-organisation des espaces portuaires – relocalisation sur les tributaires latéraux (esteys) d'autre part. Ces éléments seront discutés à la lumière des données historiques.

*Intervenant