

Bayonne : la cité ancienne et la ville moderne. Construction symbolique et configuration significative de l'espace urbain sur les fronts de l'eau

(Bayonne: the old town and the modern city. The symbolic construction and special configuration the urban space in the limits-lines of the waterfronts)

Vivas Ziarrusta, Isusko

Univ. du Pays Basque (UPV/EHU). Fac. des Beaux Arts.

Dpt. Sculpture. B° Sarriena, s/n. 48940 Leioa

isusko.vivas@ehu.es

BIBLID [1137-439X (2012), 35; 139-176]

Récep.: 21.06.2012

Accep.: 31.12.2012

Le travail part de la nécessité de mettre en valeur la construction symbolique et la configuration significative de l'espace urbain dans les fronts de l'eau. Dans le Pays Basque du Nord on trouve la cité de Bayonne. Née au bord du fleuve, l'Adour et la Nive la coupent en trois parties caractérisées par le développement urbanistique au bord de la rivière.

Mots-Clés : Bayonne. Bords des rivières. Fronts de l'eau. Cité-Ville. Architecture-Urbanisme. Sculpture-Monument. Espace public urbain. Art-Esthétique.

Ur-fronteetan hirigunearen eraikuntza sinbolikoa eta konfigurazio esanguratsua nabarmentzeko beharretik sortu da lan hau. Baiona Ipar Euskal Herriko (Iparraldeko) hiri bat da. Ibaiertzean kokatua dago eta Aturri eta Errobi ibaiek hirutan zatitzen dute. Baionak, hain zuzen, hiri-garapen handia du ezaugarri.

Giltza-Hitzak: Baiona. Ibaiertzak. Ur-fronteak. Aglomerazioa-Hiria. Arkitektura-Hirigintza. Eskultura-Monumentua. Hiriko gune publikoak. Artea-Estetika.

El trabajo parte de la necesidad de poner en relieve la construcción simbólica y la configuración importante del espacio urbano en los frentes del agua. En el País Vasco del Norte encontramos la ciudad de Bayona. Nacida al borde del río, el Adour y la Nive la cortan en tres partes caracterizadas por el desarrollo urbanístico en el borde del río.

Palabras Clave: Bayona. Bordes de los ríos. Frentes del agua. Ciudad. Arquitectura-Urbanismo. Escultura-Monumento. Espacio público urbano. Arte-Estética.

Le lieu est un espace auquel l'on assigne une signification.

Carter & Donald (1993)

1. INTRODUCTION

No podemos negar el componente natural de nuestro litoral pero el paisaje también es identidad, en el que más allá del medio natural, que debe ser conservado, el elemento humano, lo humanizado, también merece nuestra atención y debe ser tenido en cuenta.

Beatriz Herreras, Josune Zaldua (2009: 329)

L'orographie du terrain dessine des limites physiques et topographiques des espaces, en même temps que la mer et des rivières permettent de voir clairement la configuration du paysage délimité par la côte. Dans cette structure artificiellement construite la communauté a aussi une importance toujours significative, en laissant voir une structuration sociale reconnue dans le tracé des cités au bord de l'eau. Entre les deux, ces espaces fonctionnels (des ports, des baies, des promenades...) doivent être devenus 'humains'. Toutes les infrastructures en rapport avec la vie traditionnelle seront ainsi créées grâce à l'évolution de l'urbanisme et de l'architecture, en rapport avec le répertoire symbolique qui est marqué par les éléments esthétiques et l'ornementation urbaine.

La vision de la cité ancienne à Bayonne était complètement limitée entre la muraille et la confluence des fleuves. Cité de port et ville frontière, Bayonne était aussi une cité militaire qui accueillait le siège épiscopal de l'évêque. Montrant une régularisation du terrain semblable à celle de Pampelune, la butte dessinée par l'Adour et la Nive conforme les bourgs et la forme du 'locus urbi' à Bayonne. Vers l'époque de l'Illustration, quelques idées d'expansion de la ville en direction à l'Adour furent promues mais plus ou moins immédiatement retirées, étant donné l'importance de la place militaire. La construction était uniquement permise de l'autre côté de l'Adour dans le ruisseau de Saint Esprit, quartier historique de la juiverie (le ghetto juif) à Bayonne. Une fois desséchée la vaste zone des marais au bord de la rivière, où il y avait autrefois des moulins de marées, quelques terrains furent maladroitement urbanisés.

Sur les cartes du XVIII^e siècle la Citadelle et des « Allées de Paulmy » apparaissent clairement; promenades tracées au bord de l'eau avec des arbres et des éléments de mobilier urbain, des monuments et sculptures. Espaces de large tradition dans les villes portuaires, ce phénomène a également été connu à Bilbao avec le Champ de 'Volantín' et d'autres exemples similaires. Dans le faubourg de Saint-esprit (Bayonne) une expansion urbaine plutôt géométrique fut planifiée, mais finalement très modifiée par des rues diagonales nées à partir d'une nouvelle place centrale. Le résultat c'est que Bayonne avait eu le même problème que Pampelune, sans pouvoir intervenir dans l'ancienne aire militaire.

En synthèse, les quartiers et des villes « se presentan como lugares antropológicos, con su historia, sitios históricos, relacionales e identitarios. Confirmar

esta importancia en la que no podemos obviar una densidad sociocultural patente, puede ser primordial a la hora de cargar de significado real a la ciudad » (Rubio-Ardanaz, 2001 : 38). Pour autant nous ne pouvons pas oublier que les quartiers et les villes sont à la fois 'histoire, mémoire, vie quotidienne, architecture, art, traditions, symboles et connaissances' comme 'creuset significatif de la vie urbaine' continuellement reconsidérée.

2. LA CITÉ ANCIENNE : PREMIERS ESSAI DE MODULATION D'UN TERRITOIRE FLUVIAL ET LIMINAIRE DIFFICILE

La côte où j'avais emménagé était empreinte d'un air marin qui, pendant un court moment, faisait la différence avec l'air de montagne [...].

Anonyme

Déterminée par la géographie du voisinage des Pyrénées et de l'océan, entre la rive du bas – Adour et les vallées de la Nive, au milieu d'un nœud de rivières, c'est là où nous trouvons l'ancienne cité épiscopale et militaire de Bayonne¹. Point de contact entre l'Europe continentale et la Péninsule Ibérique, Bayonne se trouve ainsi entre la cordillère montagneuse des Pyrénées et la plaine des Landes : "es la primera gran urbe que encuentra el viajero que llega del sur una vez franqueados los últimos contrafuertes de la cadena montañosa, y primera etapa de un país que se abre ante sus ojos". Et Bayonne c'est de même : "la última [ciudad] francesa para quien descende del norte, situada al pie de un país que tiende a cerrarse tras los montes que protegen su horizonte" (Laborde, 1994 : 12).

Nous considérons cette description semblable aux descriptions que faisaient les marins sur l'impression des villes au moment où on s'approchait ou l'on s'éloignait en bateau des ports littoraux, face aux fronts de mer historiquement construits et urbanisés. Les anciennes routes à travers des Pyrénées s'approchent progressivement au bord littoral de l'Adour, où il fut établi un pont primitif de passage presque obligé. Au croisement des chemins, des rivières et des espaces de frontière internationale, la position géographique a poussé la cité de Bayonne à focaliser le regard vers l'extérieur². Mais, étant de la même opinion que P. Laborde,

1. Sur le site géographique de Bayonne, nous pouvons voir aussi la thèse de Eugène Goyheneche : *Bayonne et la région Bayonnaise du XII^e au XV^e siècle* (chapitre IV, « Topographie et peuplement de Bayonne au Mogen-Âge »). « À l'origine, il y avait là une grande étendue marécageuse amphibie où se répandaient les crues des cours d'eau et les fortes marées qui venaient ainsi baigner le pied des hauteurs que nous venons de décrire; ce que les textes du Moyen-Âge appellent éloquentement 'la mer de Bayonne' pouvait avoir douze cents mètres de large environ entre Saint-Esprit et le Grand-Bayonne, et couvrait totalement l'emplacement du Bourg-Neuf. La croupe du Grand-Bayonne était réduite à une mince bande de terre ferme entre les marécages de l'Adour qui, au Nord et à l'Ouest, arrivaient presque jusqu'à la route d'Espagne à Beyris, et plus à l'Est, séparaient du Grand-Bayonne l'actuel plateau des Arènes, tandis qu'au Sud-Est le dernier coude de la Nive s'élargissait jusqu'aux collines de Saint-Léon » (Goyheneche, 1990 : 68).

2. À l'époque Bayonne constituait un des accès à la mer pour Pampelune et la Navarre agricole, de même qu'il était aussi le port de Saint-Sébastien. Les riches armateurs de Bayonne fondèrent des...

nous ne croyons pas que la prédétermination existe pour l'implantation d'une ville, par contre les conditions routières, économiques, sociales et dans notre cas l'espace côtier et frontalier viennent à exercer une grande influence, même la fortification défensive qui ceinture la ville.

Le réseau fluvial a toujours été d'une énorme importance stratégique pour la cité de Bayonne³. Les ports s'établirent ainsi aux confluent des fleuves, et là-bas aux limites où les rivières des marées cessaient d'être navigables. La voie fluviale était souvent la seule communication avec son arrière pays et avec le port de mer. La communication au sens du fleuve, pourtant, a une autre direction perpendiculaire à son cours, manifesté par des ponts que traversent les courants d'eau, constituant d'autres artères transversales à l'Adour et la Nive. Si nous tenons compte des méandres de l'Adour la situation actuelle de la ville à quatre kilomètres de la mer ne date que du XVI^e siècle. La particularité de son emplacement vient aussi de l'embouchure de l'Adour créée au Boucau – Neuf.

Antérieurement, la rivière longeait des côtes faisant un faible coude parallèlement à l'océan (à une distance d'environ un kilomètre du littoral. L'avant-port de Bayonne était situé dans la Pointe, terrain d'une navigation assez difficile, permettant de contrôler l'accès du port et garantissant une frontière contre les tempêtes et des attaques possibles des ennemis (limite nord de la juridiction de Bayonne; terrain des dunes que séparaient l'Adour de la mer)⁴. Mais les dunes peu stables rendaient très difficile toute navigation. Les bayonnais invoquaient les menaces de leurs ennemis tant que « Bayonne ne faisait d'ailleurs que suivre la coutume générale des ports fortifiés qui, situés en général légèrement à l'intérieur des terres, se rattachaient aux localités de la côte pour les avertir de toute attaque » (Goyheneche, 1990 : 55).

... 'succursales' civiles de Bayonne, par exemple Saint-Sébastien, de sorte que le navire du blason de Saint-Sébastien est un bateau bayonnais. Toute la vallée de la Bidassoa jusqu'au port de Belate et les ports de Saint-Sébastien près d'Hernani étaient, en ce temps-là, sous le pouvoir du diocèse bayonnais. Mais occupée au X^e siècle par les Vikings, au moyen âge Bayonne était un port de Gascogne disputé par l'Angleterre, la Navarre, la Castille et la France. De l'autre côté du Bidassoa les gascons constituèrent sûrement les premiers noyaux de la zone de Saint-Sébastien face la mer : le vieux Antiguio et le Passage.

3. M. Ardoin-Dumazet, dans son Voyage en France écrit : « Bayonne doit toute sa vie à son fleuve; sans lui, ce serait une ville bien moins populeuse. Mais grâce à la marée qui transforme l'Adour, les Gaves, la Nive, la Midouze et de nombreuses petites rivières en voies navigables, Bayonne est le réseau d'un centre fluvial qui lui apporte de la vitalité ; puis la création des usines du Boucau a donné au port un fret qui lui a permis de prendre son rang parmi des places maritimes, et de voir accroître sa population » (cité pour : Ducéré, 1998 : 41).

4. Edouard Ducéré parlait de ce lieu en rapport avec l'activité de la pêche. « Tout pêcheur de mer salée, au retour de la pêche, arrivera avec son embarcation à 'La Pointe', devant les cabanes du côté de la terre de Labourd; là, il pourra vendre son poisson franchement à tout marchand ('mercadier'). [...] Le marche aux poissons fut tenu encore pendant de longues années dans le même endroit ; ce ne fut que vers le XVII^e siècle que fut présenté au Corps de ville un projet de construction d'une halle au poisson, du côté de la Tour de Sault. [...] Malgré la construction de la nouvelle halle au poisson, nous trouvons en 1649 une ordonnance défendant de vendre dans la rue de Saubaignac. 'Tout le poisson devra être porté dans la rue, contre la muraille ancienne de la ville, près de la tour, qui sera continué jusqu'à la rivière » (Ducéré, 1978 : 68, 71-72).

Parallèlement au réseau fluvial « la découverte de station néolithiques et de ruines romaines enfouies sous les sables, permet de constater l'existence d'un sentier préhistorique, qui deviendra une voie romaine parallèle à la mer ». E. Goyheneche constate ainsi l'importance du réseau routier concernant surtout la côte et l'arrière pays littoral bayonnais immédiat :

Sans doute pour un port comme Bayonne, le réseau fluvial a-t-il un rôle plus important que le réseau routier, surtout à une époque où les rivières constituent des voies de communication plus sûres et plus aisées, mais les voies terrestres n'en ont pas moins un rôle certain : l'Adour, la grande artère de la région [...] et les rivières pyrénéennes ne sont navigables que sur une faible partie de leurs cours, d'où la nécessité d'un réseau routier spécialement dans la direction Nord-Sud. Il sera intéressant d'examiner en particulier comment ce réseau se combine avec le réseau fluvial, en quels points ils se coupent, et quels sont les effets de leur intersection. Rappelons les facteurs géographiques, particulièrement importants ici : faible hauteur des Pyrénées, cols de franchissement relativement facile, en contraste avec les sierras et les massifs des Pyrénées centrales; côte inhospitalière, sablonneuse et marécageuse au Nord de l'Adour, rocheuse et coupée de 'rías' encombrées de sable ou couvertes par la mer, constituant autant de barrières, au Sud (Goyheneche, 1990 : 55).

Il était aussi probable que la route à côté de la mer se prolongeait jusqu'à Oiasso (territoire plus ou moins associé à la ville actuelle d'Irun⁵) pour la région située entre l'Adour et la Bidasoa; route de plus en plus fréquentée par les pèlerins du moyen âge qui peu à peu attirera à elle une grande circulation. En ce temps-là nous pouvons encore trouver un noyau urbain entouré du rempart romain polygonale à côté de la confluence des rivières : « presque rectiligne vers le Nord-Ouest, elle avançait au Sud afin de suivre exactement la crête du côté de la terre. Descendant vers la Nive elle longeait à l'est et au nord les marécages qui bordaient la Nive et l'Adour et venait se raccorder en angle droit à la courtine Nord-Ouest » (Goyheneche, 1990 : 69). Dépassant les murailles, la porte de Tarride commandait le rivage de l'Adour et la route de la mer, pendant que la porte Meridiana voyait aboutir le chemin du littoral vers Oeasso (Oiasso). Pour Lourdes Sesé il peut être admissible de situer la renaissance de Bayonne, encore entouré par des murailles romaines, après l'invasion des normands vers le IX^e siècle, où les commerçants et industriels sont apparus et le paysage est aussi transformé en ville mercantile et 'portus' bourgeoise (de la cité de Lapurdum à la ville de Bayonne).

À notre latitude, la conscience du paysage va unie au propre héritage urbain, qui est un élan civilisateur et collectif. Si l'on parle de Bayonne, c'est un

5. L'historiographie moderne associe Oiasso et l'actuelle Irun selon J. Santos Yanguas, Orella Unzué et autres auteurs. En plus, Alicia M. Canto admet une espèce de double cité : ville intérieure et zone portuaire. Pour Lourdes Sesé; « *ya en la época antigua aparece uno de los aspectos económicos de índole común más relevantes y duraderos : la explotación de las posibilidades del frente marítimo. Es precisamente en las zonas costeras entre el Deva y el Adour donde se intensifica la presencia romana, particularmente en la desembocadura del Bidasoa y en la del Adour. En el primer caso, con la creación del enclave portuario de Oiasson, en un lugar indeterminado entre San Sebastián y el Bidasoa, probablemente en Irún-Fuenterrabía. En el segundo, con el más importante puerto de Lapurdum, utilizado intensamente para el comercio y servicio de las naves de guerra romanas* » (Sesé, 2001 : 72).

des lieux où nous retrouvons des éléments esthétiquement et émotionnellement liés au paysage historique : la proximité de la mer, le fleuve ou les rivières des marées, le territoire utile pour l'urbanisation, une zone de marais mais stratégique et bonne pour être cultivée et des routes de communication pour le transport et l'établissement de la cité. Il paraît ainsi logique de supposer que la possibilité de traverser les deux rivières à un même point a pu expliquer l'emplacement de la ville.

Semblable aux nouvelles villes qui dessinèrent la nouvelle Europe vers le moyen âge, la première charte municipale de Bayonne fut octroyée par Guillaume (Guillermo) IX (duc d'Aquitaine) en 1125⁶, fruit de l'entente avec la Bayonne épiscopale de Raimond de Martres⁷. Malgré la prospérité du noyau connu depuis le 'castrum' romain, c'est aux siècles XII^e et XIII^e que l'image de ville à Bayonne fut instituée⁸. Le privilège ducal a permis à l'évêque de Bayonne la construction de la cité 'sur les eaux douces et salées', donnant métaphoriquement l'image d'un terrain relativement près de la côte traversé par des rivières de marées. Des moulins de rivière et des moulins à marées (le moulin de la Mufale était, pour François Bériac, l'installation la plus importante)⁹ sont apparus là-bas, égrenés au fil de la Nive jusqu'au faubourg Saint Léon¹⁰. La pêche en eau douce comptait déjà beaucoup dans l'économie bayonnaise, sachant que l'ensemble entre l'économie, la société et la culture (plutôt) maritime créé a partir de l'implantation des groupes humains sur le territoire côtier produit la modélisation d'un paysage déterminé, dans ce cas, par la proximité de la mer et sa culture littorale associée.

6. La charte de commune fut confirmée sous la domination anglaise par le roi Richard Cœur de Lion et son frère Jean 'sans Terre'.

7. « ...Guilhem, comte de Poitiers, présent Raymond de Martres, évêque de Bayonne, leur accorda lorsqu'il commença à édifier Bayonne » (Sax, 1968 : 36). Dans la charte de commune, quelques droits sur la pêche de la baleine furent octroyés aux bayonnais, les pêcheries et le pouvoir de l'apporter partout sans payer de coutumes, ce qui fait affleurer la liaison maritime de la vie féodale au moyen âge. Par conséquent, Bayonne était déjà orienté vers la pêche et le commerce maritime.

8. Du passé romain restaient des courtines et deux portes au moins : du Sud et de l'Est, probablement flanquées de tours. Du nord et de l'Ouest correspondaient aux axes 'cardus maximum' et 'decumanus maximum' selon la technique urbanistique romaine d'établissement de villes (F. Bériac).

9. Pour Édouard Ducéré en remontant les allées Marines on trouvait encore au XIX^e siècle des marais Balichon, où existaient des restes de l'antique moulin de même nom, lequel n'était autre que le plus ancien moulin de Bayonne, parce qu'il datait de l'époque du pont Saint-esprit.

10. Faubourg où se trouvaient les lépreux à Bayonne, sur le bord de la Nive. Pour garder la salubrité publique, l'entrée à la ville était interdite à quelques étrangers comme les pèlerins de Saint-Jacques provenant de France. Un bac leur ferait traverser l'Adour à la hauteur de Saint-Bernard. « On peut constater à diverses reprises l'existence de bacs sur les rivières qui baignaient Bayonne. Pendant tout le moyen âge et même aux XVI^e et XVII^e siècles, nos archives mentionnent l'existence d'un bac à Saint Bernard, pour servir de passage aux voyageurs venant d'Espagne et de Bordeaux, l'entrée de la ville étant interdite à cause de la contagion. C'était aussi par ce bac que les pèlerins de Saint-Jacques, venant de France, devraient traverser la rivière; un magistrat devait, chaque jour, surveiller l'exécution d'ordonnance aux portes de la ville. Vers la fin du XVIII^e siècle, le pont de St. Esprit ayant été enlevé par une crue subite des eaux de l'Adour, on fit établir pendant sa reconstruction un bac ou va-et-vient dont un curieux dessin... » (Ducéré, 1998 : 74).

L'Adour est une belle artère fluviale¹¹ qui adopte jusqu'à Bayonne l'aspect d'un grand estuaire océanique avec des terres marécageuses régulièrement inondées chaque hiver et chaque printemps. Depuis le moyen âge, le trafic fluvial a continué avec des produits des Landes, Chalosse, Béarn et Armagnac, ce qui a joué un rôle important pour le développement non seulement économique mais urbanistique et esthétique de la ville aux fronts de l'eau. Alors que la Nive est la seconde rivière de Bayonne¹² qui rejoint l'Adour au cœur de la ville.

La partie la plus ancienne de la cité qu'occupe un haut terrain libéré des inondations, fut ensuite agrandi à cause des requêtes du commerce et de l'accroissement de la population. En effet, à la confluence de la Nive et de l'Adour, Bayonne jouait un rôle commercial associé à l'activité portuaire et maritime appuyée sur la communication fluviale et terrestre comme Bilbao, en plus d'une autre fonction militaire frontalière qui a fait d'elle une place forte (pareille à Saint-Sébastien). Des nouveaux quartiers furent ainsi construits au bord de la Nive, par exemple le Nouveau Bourg (le Petit Bayonne) du XII^e siècle. Les maisons furent établies au bord juste du canal avec quelques accès en petit bateau, ce qui nous donne un aperçu de l'esthétique du paysage urbain au moyen âge.

Avant que la Nive et l'Adour soient bordées de quais, leurs eaux baignaient le pied de ces immeubles auxquels on pouvait accéder en barque. [...] ces 'esteys' devaient être progressivement comblés. [...] Enfin, le long des deux rivières, les 'barthes' ou marais placés en amont ou en aval de la ville sont restés inoccupés comme s'ils formaient des obstacles à l'extension de la ville. [...] Les besoins des armées et les exigences de la place – forte ont entraîné des discontinuités spatiales considérables autour du Vieux – Bayonne (Laborde, 1991 : 7-8).

Les maisons de caves n'existaient que dans la butte de la cité haute, alors que les maisons à arceaux médiévaux de la ville basse étaient construites sur pilotis sur les typiques parcelles du moyen âge qui ont perduré jusqu'à aujourd'hui. Curieuses constructions au bord de la rivière, les arceaux étaient de longues files d'arcades formant des galeries qui couvraient Bayonne des anciens temps :

Il est à supposer que les variations extraordinaires et subites de la température jointes au soleil brûlant de la canicule, furent la cause qui fit établir ces passages couverts, sous lesquels on pouvait circuler à l'abri. En outre, le grand nombre de corporations qui travaillaient en plein air ne fut pas sans doute pour peu de chose dans leur établissement. C'est vers le milieu du XVII^e siècle que quelques-unes de ces galeries commencent à disparaître, frappées par des arrêtés du Corps de ville. Elles existaient autrefois dans la rue Poissonnerie, dans la partie qui était appelée rue des Merciers, le

11. Né à Bigorre, l'Adour décrit une intense courbe autour de la région de Chalosse près des Landes, et prend l'eau des Gaves Réunis, du Gave de Pau et du Gave d'Oloron, entre autres inférieurs. « Relief et climat expliquent à la fois l'importance du volume de l'Adour et de ses affluents, et le peu d'étendue du bassin arrosé par ce système fluvial; il en résulte pour Bayonne un arrière pays très restreint, d'autant plus que les hautes vallées sont sans importance économique et d'un accès difficile. Bayonne souffre dès le Moyen-Âge, et souffrira bien plus à l'époque moderne, de cette insuffisance à peu près irrémédiable » (Goyheneche, 1990 : 42). Le lecteur intéressé peut réviser le premier chapitre de cet ouvrage comme document relevant sur ce sujet.

12. Procède de la région de Cize/Garazi et Bigorre.

long des deux rives de la Nive, des deux côtés de la rue du Port-Neuf, sur l'un des côtés de la rue Thiers, sous les maisons qui bordaient la place de Gramont ou de la Liberté¹³, dans les rues Marengo, Galuperie, des Tonneliers et des Cordeliers, et sur la fin du XVIII^e siècle il fut adressé une supplique par des propriétaires des maisons de cette rue, tendant à obtenir le déclassement des arceaux (Ducéré, 1998 : 38).

Cité de ponts¹⁴, de digues et d'arceaux, les bâtiments étaient construits au rez-de-chaussée, sur « une baie largement ouverte, garnie de deux appuis en pierre, avec un étal ou 'tauler' qui se rabattait et un auvent, ouvrait sur l'obredey', atelier ou magasin. [...] Cette façade de rez-de-chaussée était soit de pierre de taille, soit de moellons de la rivière » (Goyheneche, 1990 : 89). Pour François Bériac les quartiers neufs de la bordure de la Nive furent édifiés sur des vasières recouvertes d'eau à marée aux fronts des rivières. Les anneaux d'amarrage trouvés dans l'ancienne courtine ne laissent aucun doute :

Le paysage qui en résulte est, lui, bien connu : une succession de maisons sur pilotis dont les corps de logis en façade donnent sur un canal. En dessous, les moindres 'galupes' peuvent se faufiler entre les poteaux de bois et toucher terre sur la rive en pente douce. [...] Là où les rives du port intérieur qu'est la Nive ne sont pas occupées par des rangées d'arceaux, il y a simplement une grève naturelle qui sert aux constructions navales sur la rive droite, en face du port du Castets et également en amont du pont de Panneau. Au début du XIV^e siècle, un autre site de chantier naval apparaît sur la grève de l'Adour juste en amont du confluent. [...] Les nouveaux murs comprennent essentiellement une tour à l'extrémité ouest, celle du Nard, et surtout deux autres qui gardent l'entrée de la Nive et l'accès au pont; des chaînes barrent la rivière qui est aussi défendue par une galupe amarrée, le 'corau barbotat' (Bériac, 1991 : 30-31).

Mais, contrairement à la prospérité obtenue grâce aux rivières, l'espace primitif de la ville se battait aussi avec l'eau dans les fronts des rivières, jusqu'à la réalisation de quelques travaux importants de canalisation vers le XIV^e et XVI^e siècle. Jusqu'à la fin du XIV^e siècle le port fluvial et maritime de la ville était en plus tellement loin des eaux mêlées de l'Adour et de la Nive. Au milieu de ce siècle Bayonne était 'port de marins d'eau douce'; port d'armement et port de commerce (surtout pour les vins de Bordeaux)¹⁵. Sous la direction de l'ingénieur Louis de Foix une nouvelle boucane fut ouverte à Boucau en 1578 afin d'améliorer la barre¹⁶

13. Sur cette place un arbre de la liberté fut planté en 1792. En conséquence, cet endroit prit en même temps le nom de Place de la Liberté.

14. Durant de longs siècles l'architecte de la ville de Bayonne est désigné par le nom de 'Pontier' (il était une sorte d'ingénieur et d'architecte, chargé des travaux de la ville).

15. « *On aurait tôt de dire ce que Bayonne n'a pas été au Moyen Age : une très grande ville, un port de commerce ou même d'armement de premier ordre à l'échelle européenne, moins encore un centre industriel ou intellectuel [...]. Il faut situer Bayonne parmi la façade atlantique de l'Europe, qui ne fut pas, et de loin, un des pôles les plus dynamiques de son économie, particulièrement en matière maritime et commerciale, jusqu'à la fin du XV siècle. Comparée [à Saint-Sébastien] Bayonne fait très honorable figure. Avec les ports basques, Bayonne, en dépit de ses origines romaines, comble une lacune du réseau urbain de l'Europe méridionale* » (Bériac, 1991 : 73).

16. Dans ses *Souvenirs d'un Naturaliste* M. Quatrefages donnait une image écrite très poétique de la barre de l'Adour, remplie d'allusions aux éléments qui se trouvaient front de mer et des rivières dès le Boucau jusqu'aux allées Marines : les plages, les dunes de sable avec des plantations de pins destinées à les fixer, les digues basses des ingénieurs Prony et Sganzi, les talus inclinés, l'étroit...

qui obstruait l'entrée du port comme à Saint-Sébastien ou le havre de Bilbao, en ne changeant guère l'image esthétique de la ville :

Esta lucha por canalizar las aguas del Adour, condicionaron de manera importante los esfuerzos colectivos de la villa, acumulación de fuerzas colectivas que fueron ingentes, hasta conseguir por fin en el año 1578, que el ingeniero Luis de Foix, fuera capaz de culminar un empeño, para ordenar las veleidades de la naturaleza y lograr, que permitiera el desarrollo y hegemonía de la Villa de Bayona sobre el entorno de su región (Galarraga, 1994: 94).

À cause de la difficulté de dépasser la barre, le fleuve fut postérieurement enserré dans les digues de maçonnerie mais les résultats ne furent pas convaincants et la ville a décidé la construction de deux crochets dans la rivière (au nord et au sud). L'amélioration n'étant pas suffisante, les digues furent alors prolongées vers la mer. À la fin de l' Ancien Régime les digues nord et sud s'allongent une autre fois de quelques kilomètres. Pour J. Pontet, il est clair que la barre était l'évidence d'un handicap pour le port bayonnais, orientant le port vers le trafic de cabotage et le travail des chantiers navals de la bordure des rivières centré sur des navires de petit ou moyen tonnage; car les chantiers navals à Bayonne furent contemporains de la renaissance de la ville. Ils étaient situés aux bords de la Nive et de l'Adour, le long de la courtine du Bourg Neuf et à Liposse, au pied de la hauteur de Saint-esprit. Ils étaient aussi à Tarrides, le faubourg maritime de Bayonne. La décadence de l'activité portuaire avait ensuite entraîné l'exode des charpentiers de navires.

L'ouverture du nouveau boucau a supposé la possibilité de gagner le terrain à la rivière et de construire les nouveaux quais; les agrandir et les assurer comme superficie portuaire avec des digues de défense de la zone urbaine jusqu'aux lits fluviaux de la Nive et de l'Adour : "unas extensiones urbanas, que ya no quedarán tan a buen recaudo del aguaducho, como el recinto alto de la vieja villa episcopal" (Galarraga, 1994 : 94). Pour Antton Goicoechea :

Le cours du fleuve a évolué naturellement rendant aléatoire l'exploitation du site portuaire. Au XVI^e siècle, l'Adour alla même jusqu'à percer une nouvelle embouchure au Vieux Boucau laissant les Bayonnais sans accès à la mer. Louis de Foix ingénieur du Roi, entreprit de ramener l'embouchure dans son tracé actuel battant des ouvrages tels que digues et perrés maçonnés au dessous de piètements d'ancrage en bois ; le

... canal ou les travaux de Louis de Foix. Suivant la chronique de É. Ducéré : L. de Foix « fut frappé de voir que le fleuve, au-dessous de la ville, se rapprochait de la mer à une distance de trois quarts de lieue à peine, et que de là il se dirigeait brusquement vers le Nord, sur un parcours de sept lieues, au lieu de se rendre dans l' Océan par le chemin le plus court, et il projeta de lui creuser un canal par cette voie directe et rationnelle. [...] Ce travail fut des plus difficiles à raison de la force des eaux et de la nature du terrain sablonneux où les pilotis n'avaient pas d'assiette solide ; trois fois il fut entièrement détruit, et Louis de Foix revint toujours à la charge avec une indomptable énergie. Enfin sa constance obtint le succès mérité. Lors que la digue fut achevée, les eaux, au lieu de détruire les derniers bancs de sable qui les séparaient de la mer, se répandirent au loin, formant une vaste étendue d'eau qui menaçait d'engloutir le pays tout entier. [...] Lorsque survint une crue d'eau extraordinaire qui, redoublant la force du courant, détruisit tous les bancs de sable qui lui faisaient obstacle, et dirigea le fleuve dans l'Océan, au lieu prévu par Louis de Foix, et nommé depuis le Boucau-Neuf. Ainsi fut établie l'embouchure actuelle de l'Adour » (Ducéré, 1998 : 7, 9).

fleuve retrouva son cours en 1578. Par la suite des ouvrages furent complétés et consolidés jusqu'à obtenir la continuité de la stabilisation des berges au cours du XIX^e siècle (Goicoeche, 2009 : 282).

Mais les marais des bords des rivières étaient encore inoccupés pendant longtemps, ce qui constituait, conjointement avec les obligations de réserve militaire, un autre obstacle pour l'expansion de la ville. La façade de la ville s'est détenue aux limites d'Aranes et de Lachepaillet, à Berys, sur les marais d'Aritzague et Pontots¹⁷. Un peu plus tard surgit le quartier de Saint-esprit sur une route de communication qui, provenant du nord, traversait la plaine à côté du pont et de la rivière. L'Adour avait implanté une frontière administrative entre le noyau principal de Bayonne et Saint-esprit. Cette division a aussi favorisé l'établissement d'une forte communauté juive après l'expulsion de l'Espagne vers 1580, physiquement et fiscalement séparée de Bayonne. L'amplitude de l'Adour était si grande qu'elle a rendu difficile la construction des ponts sur le fleuve. Comme à Bilbao, durant sept siècles un seul pont a traversé l'eau courante, tandis que sur la Nive il existe des ponts depuis une époque lointaine.

L'emblématique pont du Génie, par exemple, relie le rivage gauche à la porte de Saint Léon, la porte d'Espagne et quelques ruines de fortifications comme la tour de Sault avec les chaînes qui fermaient la Nive et la première maison du quai Jaureguiberry, modèle des maisons – entrepôts sur les bords de la rivière. De là, nous pouvons apercevoir le pont Pannecau; le nouveau marché à gauche et plus loin les constructions de la citadelle. Derrière apparaît le front des façades du quai Dubordieu entre le pont de Marengo et celui de Mayou (paysage de rivage composé de maisons bourgeoises), à côté du quai des Corsaires avec le Musée Basque de Bayonne. « En aval, le pont Mayou doit être aussi ancien; en tout cas il existait déjà quand Raimond Martres commença le pont Saint-esprit. Tous ces ponts étaient en bois. Une comporte avec pont-levis permettait le passage des navires » (Goyheneche, 1990 : 75)¹⁸. Tout ce qui récupère la mémoire d'un paysage toujours fluvial, rempli d'éléments fonctionnels mais aujourd'hui esthétiques qui font partie de la scène urbaine symbolique dans les fronts de l'eau. F. Bériac remémore que « dans les alentours immédiats de Bayonne, il y a essentiellement des jardins et des vergers que la municipalité se soucie de protéger par une succession de règlements drastiques, à partir de 1275 contre toute déprédation » (Bériac, 1991 : 38), ce qui évoque des espaces de pommiers (et de cidre) cultivés, antérieurement à la propre ornementation moderne des fronts de l'eau que nous verrons avec les allées.

Un exemple de l'importance que des ponts ont acquis dans la signification géographique – urbaine bayonnaise est ce pont de Mayou encadré dans la pièce qu'intègre l'édifice du théâtre et l'hôtel – de – ville (temple civile mais sacré, couronné par les monuments de la divinité grecque – romaine), confluant la perspective de

17. Aujourd'hui endroit de forte présence d'infrastructures commerciales et industrielles.

18. « Dès l'origine il a dû exister un pont à Paneau sur lequel passait la route de Bonloc – Saint-Jean-Pied-de-Port, peut être la rue Paneau consistait-elle en une levée de terre coupant les terrains marécageux du Bourg-Neuf et semblable à la rue 'du Pont Maiour' » (Goyheneche, 1990 : 75).



Les remparts et les portes de la Citadelle sur le rivage de Saint-esprit. La Mairie de Bayonne dès le Réduit à côté du Pont Mayou et Le monument sculptural du Cardinal C. Lavicerie. Au fond les murailles de la Citadelle dans le quartier Saint-esprit.

la façade avec la Nive et l'Adour, les murs du Réduit (ancienne tour de Saint-esprit) de l'autre côté et les glacis de la citadelle au fond du paysage fluvial de grande valeur urbanistique, architectonique et esthétique. Des fortifications militaires rendirent aussi difficile l'expansion de l'ancienne ville :

Si el sistema de fortificaciones que rodea la ciudad se apoya sobre las cualidades del relieve, teniendo en cuenta la posición de la ciudadela arriba de Saint-Espirit y el emplazamiento de las dos fortalezas, el castillo Viejo y el Castillo Nuevo, este sistema no ha contribuido menos a la modificación de la topografía sobre el contorno de la ciudad antigua, donde fueron excavados fosos y zanjas (Laborde, 1994: 54-55).

2.1. La cité du haut et la ville au bord des rivières (le 'grand' et le 'petit')

Una villa bien emplazada a la que los tiempos han curtido de urbanidad [...], los escorzos de altas torres [...] confieren un inevitable estigma de autoridad [a la] enigmática urbe de profunda entraña vasca [que] representa uno de los hechos urbanos más ricos del rosario de villas que jalonan esta parte del Oceanus o gran Mar.

Iñaki Galarraga (1994: 111)

“Una loma dominando las orillas pantanosas del Nive y del Adour en un punto donde el ancho valle inundable del bajo Adour se estrechaba, [...] propiciaba un

comercio de abastecimiento urbano y de exportación marítima. La villa ejercía celosamente su derecho de jurisdicción sobre [...] el Adour marítimo” (Hourmat, 1994 : 54-55). C’est ainsi que Pierre Hourmat commence à raconter la situation de la cité ancienne, avec les témoignages de la fortification du IV^e siècle et la primitive cathédrale encore romane au cœur de la petite butte. Pour les quartiers bas du Grand Bayonne, deux murs perpendiculaires à la Nive, percés d’une porte flanquée de deux tours carrées, probablement au XIII^e siècle furent élevés. Le roi donnait aussi aux bayonnais l’autorisation de construire ‘un rempart avec tours vers la mer’ (É. Goyheneche). Sur le croisement de deux rivières de marées, au point juste de l’entité urbaine de la vieille ‘Lapurdum’ (la primitive implantation du domaine de Rome sur l’Adour, mais à la veille de la dissolution de l’empire romain, Lapurdum n’était pas encore une ville, car elle était déjà close d’un rempart) naquit la cité de Bayonne, port maritime et fluvial :

La ciudad de Lapurdum y el monasterio de Saint Server, como elementos de dominio material y espiritual sobre una región a la que se denomina Wasconia. [...] La mejor orientada de las cuatro colinas emergentes que jalonan las aguas pantanosas de la desembocadura de su afluente Nive, en un área geográfica de fuerte valor estratégico entre los dominios vascones, representa un asentamiento urbano, que colmaría con creces todas las premisas establecidas por los tratadistas del renacimiento, casi doce siglos después del inicio del Lapurdum romano, como las más adecuadas para la fundación de la Ciudad Ideal (Galarraga, 1994: 79).

La situation de privilège à la jonction de l’Adour et de l’océan est à la fois défensive et ‘offensive’, si le ‘castrum’ romain ne semble pas être prioritairement construit comme fort maritime (même si les remparts s’étaient élevés à cause des incursions des pirates germaniques). L’historien de l’antiquité C. Julian admet qu’il a pu exister, plus anciennement (pendant les trois premiers siècles de notre ère), quelque forme d’habitat côtier lié à la pêche. « L’étude des objets retirés du mouillage de San-Telmo nous assure d’un trafic maritime dès le 1^{er} siècle avant J. C. tout le long de la côte aquitaine et cantabre, puisque l’épave antique découverte il y a quelques années sur ce même site sous-marin était chargée de minerais de fer que l’on identifie comme provenant de la mine de Somorrostro » (Pontet, 1991 : 16). Effectivement, comme nous l’avons déjà avancé Bayonne a pu être un nœud routier d’une voie littorale préromaine qui avait augmenté son importance au moyen âge (la route longeant la côte pour aller à Compostelle concurrentement avec le ‘chemin français’). « Sa position de contrôle du franchissement d’une voie de terre serait un argument plus convaincant lorsqu’on observe qu’à cet endroit la vallée de l’Adour se resserre considérablement au niveau du confluent » (Pontet, 1991 : 16)¹⁹. Pour I. Galarraga, c’était une ville modèle dans sa propre définition esthétique et urbaine :

Se enfatiza en primer lugar la puerta de entrada en la villa a través del gran puente sobre el Adour y como tal vienen ambos: puente y puerta, nominados con su correspondiente inscripción, al fondo destaca el perfil de la villa de Bayona, con sus

19. La nécessité d’assurer ces routes côtières justifie, plus que tout, la fondation militaire de la cité à cette époque-là. L’axe du ‘nouveau pouvoir’ que parcouraient les courriers officiels de la poste impériale en provenant de la Péninsule Ibérique vers Bordeaux.

torres más significativas, con sus casas de piñón a una escala más doméstica y menor, y se remata el perfil urbano, con los castillos Nuevo y Viejo completando la ajustada definición de exquisita urbanidad (Galarraga, 1994: 95).

D'un point de vu architectonique et urbanistique, les éléments plus relevants de l'urbanité bayonnaise aux fronts des rivières seront les endroits de diverses géométries avec leurs ponts de passage et d'articulation urbaine, traversant les courants fluviaux, les ports abondants des bords du fleuve²⁰, spécialisés en différentes activités (qui ont multiplié la capacité commerciale et la culture maritime des pêcheurs sur laquelle s'est assise l'activité bourgeoise initiale²¹), les portes d'entrée, les rues du moyen âge pleines d'artisans et de commerçants, les tours défensives, les châteaux (le Vieux et le Neuf) et la fortification; une forme architectonique émergente, comme dit Iñaki Galarraga, de sorte que la présence des deux châteaux marquait le paysage bayonnais :

El Château Vieux de Bayona es la representación y el símbolo de la primitiva ciudad por ser el recinto más cualificado de su sistema defensivo. Sus redondas torres esquineras conformarían, junto con los torreones que franqueaban la antigua muralla, la imagen de la ciudad fortificada. [...] El Château Neuf es la representación y el símbolo de la expansión de la ciudad que alcanza el otro lado del Nive. Frente a la Vieja Bayona [le Grand Bayonne] con su Castillo Viejo, se sitúa el Bourneuf, el burgo nuevo, la Pequeña Bayona [le Petit Bayonne] con su Castillo nuevo. [...] Las edades de la ciudad de Bayona se hacen patentes en la superposición de sus cinturones de fortificación. La antigua muralla ceñida a la catedral muestra su trazado en el frente de las casas, entre las que se ven los torreones que la flanqueaban. Las sucesivas fortificaciones han ido formando una sucesión de glacis de murallas y fosos que hoy día se han convertido en un cinturón de deliciosos espacios verdes que rodea a la ciudad. [...] El sistema de fortificaciones se ofrece hoy como un parque laberíntico, con muros y rampas que propician la alternancia de ambientes soleados y umbríos adecuados incluso para un jardín botánico. Se ofrecen rincones silenciosos y apartados, y hasta inquietantes soledades (Galarraga, 1994).

Nous avons choisi cet extrait du texte parce qu'il explique formidablement bien la relation urbaine des éléments qui conforment l'image monumentale de Bayonne, toujours associés à l'architecture militaire, qui est devenue de nos jours une partie fondamentale de la structure physique et esthétique – iconographique de la ville et son histoire duale, contradictoire, de contention et d'approximation aux fronts de l'eau. L'enceinte de Bayonne a toujours attiré le regard par sa monumentalité bien conservée et la construction de l'emplacement ou 'site'. Le poly-

20. Sur les rives droite et gauche de la Nive, où les berges étaient remplies de quais, se trouvaient le port du Vergier, le port Neuf, le port de Castets, le port de Suzée, le port de Bertaco, le port de Sault, le port de Pannecau et le port des Menons. Pendant le moyen âge la plupart des canaux restèrent ouverts aux bateaux de petit tonnage, mais peu à peu ils furent comblés par des alluvions de la rivière et transformés en rues.

21. C'est ainsi possible d'entendre la fonction de la vieille Societatis Navium Bayonensium depuis le XII^e siècle (société des navires de Bayonne, avec des statuts rédigés entre 1207 et 1213), pour mieux organiser et défendre le commerce bayonnais, à la façon de précédent important pour le Consulat à Bilbao (Consulado de Mar, Casa de Contratación y Universidad de Bilbao) qui opérait à partir du XV^e siècle ou la plus récente Compagnie de Caracas à Saint-Sébastien (XVIII^e siècle).

gone irrégulier gallo-romain était ainsi situé dans la confluence de la Nive avec l'Adour²².

L'enceinte la plus ancienne correspond à la cité épiscopale, alors qu'une autre enceinte autour du noyau d'origine a grossi la ville jusqu'aux terres basses des lits fluviaux (comme nous l'avons avancé au commencement de ce chapitre), logiquement plus vulnérables aux inondations périodiques²³. La 'Grand Bayonne' configurée de cette manière a eu un élargissement à l'autre côté de la Nive, le nouveau bourg ou le 'Petit Bayonne'²⁴ sans de grands corsés défensifs hautement significatifs. Le 'Petit Bayonne' correspond à l'ancien 'Bourg Neuf' créé aussi au XII^e siècle, avec des rues perpendiculaires à la Nive qui remplacent les canaux, qui a culminé après la construction du Château Neuf. L'Adour et la Nive sont les frontières naturelles du quartier et les ponts sont ici pour affranchir des limites (Chipitey).

Les installations militaires, bien que moins considérables que de l'autre côté de la Nive, ont également bloqué toute possibilité d'expansion de la ville. Dessinées vers la première partie du XVII^e siècle, quelques vues et cartes de Bayonne montrent une urbanisation vivement concentrée au bord de la Nive, avec la trace urbaine gothique et les façades des maisons densifiées sur les fronts de l'eau, sauf les quatre points des muraille, aussi bien dans la Grand Bayonne qu'au Petit Bayonne. Un espace libre près du Réduit (dans le Petit Bayonne) constituait l'unique lieu public libéré d'édification tandis que les bords de l'Adour étaient encore certainement vides. Au Bourg Neuf existaient aussi quelques chantiers de construction et d'entretien navale qui seraient une des principales activités de la rivière et font de richesse pour les bayonnais (ils disparurent discrètement au cours des siècles). Une porte fortifiée commandant le pont sur l'Adour suivait une trace à peu près parallèle à la Nive. « Elle revenait alors vers la Nive parallèlement à la rue Panecau et se terminait sur la Nive par la tour des Menous située en face de la tour de Sault » (Goyheneche, 1990 : 82).

Dès les premières décennies du XIII^e siècle les couvents des Dominicaines et Franciscaines occupent la façade de la ville vers l'Adour dans le premier cas et vers la Nive dans le deuxième, au lieu du vieux Clos des Galées sur le bord droit de la Nive (quelques couvents communiquaient directement avec la rivière par des portes de la courtine). À cette époque-là il est probable que les tonneliers s'établissent sur la rive droite de la Nive, parce que la proximité de l'eau rendait plus facile leur commerce. À partir du premier castrum romain, la figure emblématique de Bayonne était constituée par la cité du haut et les bourgs sur le rivage, de sorte que l'Adour et la Nive, avec les murailles et les fortifications créaient de fortes dis-

22. Des tours qui à l'époque entouraient la ville n'existent aujourd'hui que des fragments préservés, sachant qu'ils étaient de trois types : tours circulaires demi-hors-œuvre, tours en fer à cheval et tours demi-circulaires. Au moyen âge il y existaient aussi trois portes : orientalis, meridiana et occidentalis.

23. Non seulement l'approfondissement des fosses pour accueillir les eaux de la rivière sinon une écluse fut construite à la hauteur de la ville en 1571.

24. Le quartier antérieurement connu comme Saint-André, a été toujours habité par des travailleurs et de petits artisans.

continuités dans la texture urbaine. La structure interne de chacun des quartiers et faubourgs correspond à la date d'apparition, et leurs fonctions et leur contenu social soulignent les caractères strictement géographiques. La rue des Thiers, ancien port Verger, suppose l'unique élargissement de la voirie de l'ancien secteur avec une dense édification.



Dès le premier pont sur l'Adour on peut voir les tours de la cathédrale de Bayonne dans l'emplacement primitif au Vieux Bourg. De l'autre côté, le pont monumental et des vieux éléments de mobilier portuaire dès le Quai Amiral Sala, le front d'eau plus proche du quartier de Saint-esprit.

Sur la rive gauche de la Nive s'étendait le faubourg Saint Léon avec sa célèbre porte devenue bastion, au sud-ouest de la ville, où se trouvaient les endroits des tanneries et les moulins de Podelis et de Mategelos au bord de la rivière. Les tanneurs utilisaient les canaux des fleuves dans les quartiers de la fontaine de Saint Léon (avec la petite chapelle de ce nom où prêtaient service les maires et gou-

verneurs) et 'als Noguers', probablement sur la bordure. Le faubourg de Tarride longeait la ville de l'ouest au nord-ouest jusqu'à la rive gauche de l'Adour, selon les précisions de É. Goyheneche. C'étaient surtout des quartiers de marins sur un terrain marécageux où les bateaux pénétraient loin à l'intérieur des terres de marais et de rivage; lieu où se trouvaient aussi les célèbres moulins de Tarride et de la Mufale. Le long de la route vers Saint Jean Pied de Port, le faubourg des Mousserolles se trouvait également entre la Nive et l'Adour. Pour cet auteur nous pouvons comparer « toutes proportions gardées, Bayonne à Venise, que devait même rappeler le paysage des quartiers bas sur les rives de l'Adour et de la Nive », pendant que « Bayonne jouait, dans le golfe de Gascogne, [...] beaucoup plus modestement, le rôle d'intermédiaire qui fut celui de Venise dans la Méditerranée » Goyheneche, 1990 : 438). Or ce paysage urbain configuré à côté des rivières des marées, la 'grande' et la 'petite' (l'Adour et la Nive), a disparu à cause de la destruction des faubourgs et la démolition des maisons en 1523 et 1680 argumentant des raisons militaires (le 'rayon kilométrique')²⁵, ce qui modifia grandement la physionomie de la périphérie de la ville et surtout des fronts d'eau au bord des rivières, refluant la population des faubourgs vers la cité et la construction des maisons de quatre ou cinq étages pour suppléer au manque de place à l'intérieur des murailles.

L'évolution de l'économie maritime, l'expansion démographique relative et le corsé des murailles ont avancé à partir du XII^e siècle l'émancipation de la cité et la conquête urbaine des bords de la Nive. Les caractères et éléments reconnus de la cité furent fixés en un bourg du haut où se cherchait la cathédrale devenue gothique (le 'Grand Bayonne') et, pièce urbaine significative, l'échauguette (la tour de guet), d'où s'était possiblement divisé l'urbanisation inférieure en direction de la Nive de la même manière que les canaux et les ports fluviaux; axes du lotissement ou le parcellement gothique du terrain. F. Bériac nous rend compte de la grande contradiction qui existait entre la 'noblesse' du grand bourg avec la cathédrale comme unique signe de monumentalité – en dehors des édifices militaires – et les quartiers défavorisés : « il faut avoir aussi en mémoire l'extraordinaire contraste qu'il devait y avoir entre cet édifice élégant et les bas quartiers de la ville construits sur des vasières malodorantes » (Bériac, 1991 : 73). Ces nouveaux faubourgs furent ensuite protégés de murailles, et les travaux de canalisation commencèrent :

Una vez eliminados y rellenados estos canales o 'ester' portuarios, queda así definida con propia entidad urbana las vegas del Viejo Burgo, entre la Villa Alta y las orillas fluviales, ya desde la primera mitad del siglo XVI y los hace sobre la base, de las dos calles principales: la del Puerto Nuevo, portificada a excepción de la fachada correspondiente al convento, y la del Carmen de dimensiones y proporciones urbanas muy amplias (Galarraga, 1994: 96).

Le paysage urbain des rivières au moyen âge prend la physionomie typique et l'image esthétique projetée dans le futur avec les maisons d'arche sur les pilotes, où la pierre était un signe de richesse. Évidemment, la plupart des rues des quartiers du Grand Bayonne et le Petit Bayonne étaient au moyen âge des canaux ou ports, ceux-ci pénétraient entre les maisons riveraines construites directement sur

25. Espace libéré pour l'artillerie.

les ports sans l'intermédiation des quais (les quais étaient une exception). Leur premier étage reposait sur les arceaux. Sous eux la circulation était libre et les bateaux de pêche ou les 'galupes' de transport venaient y aborder.

Les ports des quartiers bas de Bayonne devaient ressembler à certains quartiers de Bruges ou d'Amsterdam à la même époque. Le même paysage est commun à plusieurs autres ports : Chioggia en Italie par exemple. Il devait exister à Bordeaux un quartier ou un quai présentant les mêmes caractères. [...] À Bayonne, les passages situés sous les arceaux sont encore publics. Au XVIII^{ème} siècle, nombre de ces passages furent cédés par la ville aux propriétaires des immeubles moyennant une redevance. Les rivages de la mer appartenaient en principe au roi, bien qu'ils fussent souvent accaparés par des particuliers ou par les villes; le droit du roi sur les côtes de la mer s'étendait aux berges des rivières parcourues par la marée et à la portion de terre qu'elle recouvrait (Goyheneche, 1990 : 76).

On rencontre en ces lignes un sens de l'espace public et du terrain de rivière dans les fronts de l'eau partagé par la collectivité, comprenant les rivages et les terres basses des rives de l'Adour et la Nive « *in basa maris juxta magnum pontem Baïone* », lequel disparaîtra à l'avenir mais il sera ré – découvert à l'époque déjà moderne avec les allées et les promenades comme celles qui s'étaient établies sur les fronts maritimes. Deux ponts en bois sur la Nive et un autre traversant l'Adour exigeaient la protection presque continue de la municipalité. Les ponts étaient nécessaires pour la communication des divers quartiers qui arrivaient jusqu'au bord des rivières et qui ont constitué le caractère fluvial de Bayonne. Les bourgeois commerçants ont bientôt réclamé les privilèges pour le commerce et le boucan. Vers 1557 des travaux pour l'établissement d'un havre ont commencé et en 1571 l'ingénieur L. de Foix que nous avons cité a construit la digue colossale en bois et en pierre.

Mais la ville va être encore pendant plusieurs siècles sous la supervision de l'intendance militaire, cette vision défensive primant sur la vision plus sociale. À partir de la troisième partie du XVII^e siècle va commencer une série de projets visant à améliorer la capacité défensive de la ville, à cause de la transformation de l'espace urbain en une 'machine de guerre' comme les places fortes jusqu'à la deuxième partie du XIX^e siècle (situation pareille à Saint-Sébastien)²⁶. « Cependant, dès l'Antiquité, semble apparaître déjà ce qui sera le destin de Bayonne à l'orée des temps modernes : place frontière, 'boulevard du royaume', lieu d'expérimentation, jusqu'à Vauban, des techniques de fortification » (Pontet, 1991 : 23). Phénomènes qui vont être très importants :

Bayonne fut évidemment resserrée, dans un temps lointain, entre la base de la colline qui porte la cathédrale et la rive gauche de la Nive. D'anciennes fortifications

26. "Fueron los ingenieros militares Deshoulières y sobre todo Vauban, a quienes correspondió el protagonismo de las transformaciones urbanas que iban a convertir, paulatinamente, una villa definida por 'recintos mejor o peor pertrechados', en un fortín abaluartado y casi unitario, cuyos perímetros de 'gruesa corteza y articulados en puntas de baluarte' iban a suponer la hegemonía de lo militar, sobre cualesquiera otros valores de la urbanidad y la vida colectiva" (Galarra, 1994 : 97). Cet architecte dénonce que la construction des bastions et d'autres éléments de fortification va défigurer la structure subtilement harmonieuse des endroits publics et des espaces typiquement urbains.

ont dû commander le confluent des deux rivières; c'est de ce point que nous allons partir pour suivre l'enceinte actuelle, œuvre de Vauban. À cet endroit, l'Adour jette son flot montant dans le fossé rempli de grands roseaux. Un pont dormant fait communiquer la ville aux superbes boulevards plantés de vieux arbres qui l'encadrent tout entière (Ducéré, 1978 : 198).

Pour J. Pontet (1991 : 147) « Bayonne est une ville de commerce devenue aussi, par la force des choses, une ville militaire : elle n'a été pratiquement que cela. On est frappé à la fois par la faiblesse de son secteur industriel et par la modestie de ses fonctions administratives » (ville de garnison, ville portuaire de surcroît, ville d'étape et de passage). Véritablement, le port a joué pour cet auteur un rôle dissuasif pour l'industrie de crainte que leurs produits soient lourdement taxés pour l'entrée en France. En revanche, l'influence des activités commerciales maritimes sur la population était considérable, surtout pour les gens qui s'enrôlaient dans la Marine militaire ou commerciale. La seule industrie de grande dimension qu'a connue Bayonne a été celle des chantiers navals pour la réparation et construction des bateaux, installé largement sur les rives de l'Adour, ce qui donnait un caractère spécifique au paysage des fronts de l'eau. Sur la rive droite de l'Adour (à Saint-esprit) fut aussi installé un arsenal de la Marine, gêné par la faible profondeur de l'estuaire.



Paysage maritime sur le rivage des Quais de Lesseps, le quartier de Saint-esprit dès les talus de la redoute et le bord de la rivière entre le Quai Amiral Sala et le Quai de Lesseps, avec des vieux embarcadères et des éléments portuaires presque inutilisés qui nous montrent aujourd'hui une image plutôt esthétique et archétype de la ville sur les fronts de l'eau.

Les travaux de fortification durèrent quelques siècles; période où nous pouvons remarquer le bastion de défense à l'entrée du XVII^e siècle²⁷ (l'ingénieur Erard de Bard Le Duc) et la citadelle vers 1677 (le commissaire général de fortifications, maréchal Vauban), où se divisaient les deux rivières et tous les ponts; tous les bateaux, presque toutes les fortifications et tout l'intérieur de la ville. L'élément le plus connu du système défensif de la ville 'entre rivières' était devenu une pièce urbaine vraiment importante pour le paysage des fronts d'eau, grâce à la démolition de quelques bâtiments anciens afin d'assurer la libération de la place militaire. Après tout, ces difficultés ne furent pas de graves empêchements pour l'expression d'un urbanisme civil des fronts d'eau, limitant la rivière : les célèbres Allées Boufflers, allées Marines et allées Paulmy. C'est la partie la plus récente de la Bayonne historique au bord des rivières, avec les boulevards ouverts autour du 'Grand Bayonne' et les voies de communication et circonvallation (ligne de ceinture) : Lachepaillet et Tour – de – Sault ou la place du Réduit dans la confluence de la Nive et l'Adour, ouverte après la démolition de la Porte de France en 1907; face au pont de Saint-esprit; une belle facture de nobles façades et d'espaces sur le front d'eau.

2.2. L'espace urbain 'de l'autre côté'

Sobre la ribera derecha del Adour, [...] Saint-Esprit es el único barrio de Bayona edificado sobre una ruta de acceso. [...] Durante largo tiempo Saint-Esprit se limitaba a unas calles y una plaza [...].

Pierre Laborde (1994c: 125)

Mais, le terrain pour l'installation de la citadelle n'était ni l'ancienne cité ni le petit bourg de la Nive, sinon l'autre côté de l'Adour, où nous avons annoncé qu'il était depuis le siècle précédent l'endroit habité par une communauté juive procédant de l'Espagne et du Portugal : c'était le quartier de Saint-esprit ou plus anciennement le faubourg du 'Cap du Pont', arrivant sur une grande place au bord de l'Adour, avec une fontaine au milieu où les gens viennent chercher de l'eau :

C'est au bord de la route qui venait du nord et descendait du plateau et avant qu'elle ne franchît le fleuve que s'est organisé Saint-Esprit; il s'apparente à un typique faubourg d'outriverie, ou du 'bout du pont', d'une ville installée sur un fleuve. Mais son intégration à la vie bayonnaise est peut-être moins liée à l'établissement du port, étant donné la largeur du fleuve, qu'à des facteurs historiques. La frontière administrative que constituait 'Adour jusqu'en 1856 a longtemps opposé ou empêché l'union de Saint-esprit à Bayonne, de même qu'elle a favorisé l'établissement d'une puissante nation juive que la ville ne voulait pas dans ses murs (Laborde, 1991 : 7).

Antérieurement, sur la rive droite de l'Adour il y avait quelques bâtiments (couvents religieux, etc.). Le quartier était tête de pont bayonnaise en territoire landais (diocèse de Dax) après la création du pont de bois sur l'Adour. En ef-

27. C'est ainsi au XVII^e siècle qui commencent à paver les rues principales, servant d'abord des cailloux de rivière.

fet, le faubourg (Saint esprit du Cap de Pont) naquit de la construction de ce pont sur l'Adour. Mais, en ce temps-là « Bayonne s'efforce avec opiniâtreté d'imposer son contrôle sur la rive droite de l'Adour », parce que « les intérêts économiques vitaux de la ville consistent à dominer le fleuve » et « depuis le XII^e siècle Bayonne a grandi comme un port de marins, pêcheurs ou marchands » (Bériac 1991 : 36).

Depuis sa naissance vers les dernières années du XVI^e siècle comme juridiction alternative à la ville de Bayonne, Saint-esprit avait été plutôt séparé du centre de ville, si courte que soit la distance physique, même si le large pont qui traversait l'Adour était déjà construit. Mais le bourg de Saint-esprit, plus unifié au territoire des Landes, a obtenu la catégorie de ville, tête des cantons de Dax. Le faubourg ne sera plus dépendant de Bayonne jusqu'à l'arrivée du chemin de fer au milieu du XIX^e siècle. En ce temps-là, les cartes de la zone venaient annoncer une seule ligne d'édification au bord de l'Adour, accompagnée d'un endroit public entouré d'une église et de quelques maisons, à part des couvents religieux suivant les modèles architectoniques du moyen âge : "organizado en torno a una plaza en la cabeza del puente, allí donde el convento, el viejo hospital y el claustro y sobre todo la fuente, conforman espacios y lugares urbanos bien definidos y mejor cualificados" (Galarraga, 1994 : 95).

La apparition de la citadelle sur la butte Castelnau sur le bord droit de l'Adour représente pour I. Galarraga le facteur le plus émergent du processus de militarisation de la ville : «arquitectura como arma de defensa», a caballo entre dos elevadas lomas, con un brillante sistema de acceso desde la margen fluvial, como formalización de un potente castillo, mayor que todos los anteriores y compendio de todos los sistemas de defensa" (Galarraga, 1994 : 97). Nous verrons, ci-dessous, les instructions du célèbre ingénieur Vauban pour la construction de la citadelle au bord de la rivière avec les ponts et les portes (à la ville et à la campagne) et les ordres pour la libération du terrain d'alentour :

[...] (Il faut)... la tracer quarrée le plus régulièrement qu'il sera possible, et de 120 toises d'un bastion à l'autre. Le terrain devra être aplani et les matériaux rassemblés; le chemin couvert, avec un parapet et des banquettes revêtues; faire deux demi-lunes, toutes deux environnées de fossés et de glacis. On doit ouvrir une petite porte du côté de la campagne et une autre du côté de la ville, avec des ponts levis, ponts dormants et barrières. [...] Il faut ménager une place d'armes et des rues commodes soigneusement pavées [...] Après cela, razer tous les petits lieux éminents qui pourraient nuire à cette place, combler les ravins, et abattre les bâtiments, haies et buissons qui se trouveront à la distance de 60 toises de la palissade et de son glacis, et faire la même chose de tous les fossés, maisons et murailles qui se trouveront à pareille distance de l'enceinte des faubourgs (Sax, 1968 : 86, 88).

En définitive, le quartier de Saint-esprit va être à l'avenir le seul exemple d'une intention de planification urbaine réalisée avec quelque rigueur scientifique - technique et un plan géométrique pareil à la manière de faire des élargissements de villes à la fin du XVIII^e siècle et à l'aube du XIX^e siècle, juste au commencement de la modernité.

3. LA VILLE MODERNE : CONSTRUCTION SYMBOLIQUE ET CONFIGURATION SIGNIFICATIVE DE L'ESPACE URBAIN SUR LES FRONTS DES RIVIÈRES

laz, Baionaz ari zela, Aurelia Arkotxa Portaren esanetan «...ur hiria, ur irekia, soinu eta asotsez betea... burges hiria, hiri hetsia».

Jose Mari Larrea²⁸

3.1. Les bourgs et les faubourgs. La réunification avec Saint-esprit

Horixe izan da beti Arkitekturaren (letra larriarekin) zereginna, alegia, boterea adieraztea. Kasu honetan, boterea ez da politikoa (ziur?), iraganean gerta zitekeenez, ekonomikoa baizik.

Unai Fernandez de Betoño (2009b)

Le XVI^e siècle était caractérisé par une conception radicalement moderne, théaurisée par la mise en place des boulevards mais encore fortement conditionnée par la vie militaire. L'ingénieur de Lanau « fut le premier à se préoccuper de la défense de la rive droite de l'Adour. Il a fait ériger deux forts; le fort Saint-Jean ou Saint Bernard et, plus à l'ouest, le fort Saint-Louis. [...] Ils furent transformés en parapets défensif en 1650 » (Pontet, 1991 : 78). Pour cet auteur, la ville avait déjà pris l'allure d'une forteresse. À la place des fragiles chaînes de la rivière la ville devait construire un batardeau parce que les inondations amélioreraient la défense de la ville.

Face à Saint-esprit, Bayonne insinuait la figure la plus puissante et aguerrie de l'époque, suivant une esthétique monumentale et architectonique venue du pouvoir militaire : « quant à la porte principale, au débouché du pont Saint-Esprit, elle devait être reconstruite [...] avec son fronton sculpté aux armes de la ville ainsi qu'à celles du duc de Gramont et du roi, elle avait fière allure » (Pontet, 1991 : 78) avec le bastion qui la protégeait, construit au milieu du XVII^e siècle. Entre l'Adour et la Nive, divisant la ville des terres cultivés aux bords des rivières (vignes, prairies, etc.), « la ceinture de fortifications, la puissante citadelle de Saint-Esprit dont la dota Vauban, on inscrit cette fonction dans le paysage » (Pontet, 1991 : 86). De même, les rigidités militaires ont favorisé, pour Josette Pontet, l'expansion de Saint-esprit au XVIII^e siècle, avec un projet finalement non réalisé d'agrandissement de ville accordé par le pouvoir militaire. Un nouveau projet d'élargissement proposé vers 1773, du côté de la porte Marine, n'était pas davantage mis à exécution.

Vers le XVIII^e siècle s'était déjà installé à Bayonne une vision plus extensive d'ornementation de la ville, grâce à laquelle ont commencé quelques interventions d'urbanisme pour modifier l'espace urbain des bourgs et surtout des faubourgs et quartiers près de la rivière : “al oeste de la Alameda Paulmy, detrás de la arteria más hermosa de Bayona con sus macizos de flores y su rosario de villas coque-

28. Cité pour : Balledor, 2005 : 4

tas, la mayoría de estilo neo-vasco [...], el Nuevo Bayona se presenta como un barrio de villas con inmuebles colectivos recientes cuya calidad no desentona el buen aspecto del conjunto” (Laborde, 1994c : 125). Nous verrons principalement les opérations urbanistiques de ces promenades, des fronts d’eau appelés allées, résultant d’un urbanisme illustré avec l’occupation des anciens moulins et des bassins au bord de la Nive et de l’Adour, même les places de la ville avec l’apparition de quelques architectures emblématiques.

El plano de 1812 [Plan de la Place de Bayonne²⁹] representa esa síntesis urbanística en la que las diversas partes de la Villa, bien articuladas entre sí, la canalización de los ríos, el dominio y urbanización de los paseos y caminos que estructuran el territorio y la implantación palaciega de Marrac, como contrapunto tipológico de la edificación extramuros de la Villa, denotan los conceptos más positivos de urbanidad. [...] Será la nueva sede de los edificios públicos –teatro, ayuntamiento y aduana– el principal argumento de la renovación, al tiempo que se extiende la antigua plaza de armas desde la calle de los Carmelitas a una nueva y mucho más amplia plaza en el frente fluvial [même à Saint-Sébastien, avec des fronts de l’eau où est établi la l’hôtel-de-ville et les fronts de rivière avec l’hôtel M^a Christina et le théâtre V^a Eugenia. À Bilbao, nous pouvons voir aussi la l’hôtel-de-ville et le théâtre aux bords significatives et symboliques de la rivière, occupant l’espace liminaire entre l’ancien noyau et les bords fluviales]³⁰. Corresponde al Señor Bernéde, encabezar la iniciativa de plantear un edificio unitario, ampliar la bella y vieja plaza de Gramont (Galaraga, 1994 : 108-109).

La place du Marché, par exemple (ancienne place Publique), centre de la vie active et rendez-vous de tous les gens des environs s’est déplacée et installée au bord de la Nive devant de nouvelles halles couvertes aux dires d’Édouard Ducéré. « Ce quartier, qui a vécu pendant de longs siècles d’une animation constante [...] après avoir végété plusieurs années dans l’abandon le plus complet, il verra sans doute un peu de gaieté revenir dans son étroite enceinte par la construction du Palais de Justice actuel » (Ducéré, 1978 : 282-283). La place Gramont fut aussi élargie et rendue plus agréable après avoir prolongé le mur du quai vers le pont Mayou. Au XVIII^e siècle une grande partie des maisons anciennes avaient disparu et la plupart d’entre elles furent construites selon les demandes d’alignement³¹. Pour l’unification de l’image la réparation de façades sans autorisation expresse du Corps d’édification était absolument interdite.

Après les plans pré - illustrés sur le papier un petit mais intéressant élargissement de ville entre le Château Vieux³² et les bords de l’Adour (1759), avec une grande place publique octogonale au milieu de l’area, l’ingénieur militaire Vion-

29. Il est possible de voir : Plan de la Place de Bayonne, 1812, Archives du Genie-Vincennes (SHAT).

30. É. Ducéré expose l’exemple de quelques villes françaises au nord de la Loire sans trouver des bâtiments destinés aux réunions municipales. La population contribuait grandement à la construction des cathédrales, celles-ci pouvaient avoir un caractère civil en plus de la fonction religieuse. L’ombre des temples suffisait pour faire les réunions du voisinage, modèle sûrement choisi par Bayonne.

31. L’alignement des rues devrait être l’objet de sévères prescriptions selon É. Ducéré.

32. Construit sur le bassement de l’ Opidum romaine.

nois Nicolas a fait le plan parallèle à la rivière pour le rétablissement de la place, avec le poste de douane, le théâtre et le bâtiment destiné à l' hôtel de ville dans la partie la plus proche à l'ancienne muraille. Pendant que à la part postérieur est tracé une nouvelle place d'armes suivant une définition formel plus ouverte au front fluvial, pareille, en tout cas, aux projets non réalisés de Silvester Pérez pour la place de San Mamés à Bilbao et Le Port de la Paix. Les trois bâtiments en un seul, de style néo-classique et à côté du pont Mayou encore en bois, furent la première opération immobilière d'envergure faite par la municipalité bayonnaise au XIX^e siècle, inscrite dans une restructuration de l'espace avec la place d'armes et deux nouvelles rues (à la bordure de l'Adour est également édifié l'hôpital militaire).



Le Musée Basque et le Pont Marengo. Quelques bâtiments d'édification moderniste et néo-basque. Les bâtiments pittoresques ont reproduit une organisation plutôt médiévale tandis que des couleurs de la structure de quelques-uns d'entre eux ressemblent à l'esthétique de la maison basque.

Durant cette période les pouvoirs publics bayonnais s'impliquaient aussi dans la construction des nouveaux ponts de passage : « la configuration des lieux imposait que l'on prêtait ici une attention particulière au maintien des communications sur les rivières, aux quais – cela s'imposait dans une ville portuaire – et, d'une manière générale, aux axes de circulation » (Pontet, 1991 : 110)³³. Et c'est ainsi qu'à la fin du XVIII^e siècle la ville avait une impérieuse nécessité d'entretien des ponts et un service de bateaux sur la Nive ou l'Adour fut aussi établi, de la même manière que à Bilbao ou le port de Passage, accompagné d'un pont provisoire. En 1840 l'ingénieur des ponts et chaussées Vionnois présenta le projet de pont monumental en maçonnerie de sept arches pour le passage de l'Adour à Saint-

33. « C'était une lourde charge pour la ville que l'entretien du grand pont sur l'Adour qui reliait Bayonne à Saint-Esprit et, au-delà, au royaume, et des deux ponts qui enjambaient la Nive, le pont Majour par lequel se faisait l'entrée n ville, et le pont Pannecau qui faisait communiquer la ville haute et des quartiers plus populaires du 'Petit Bayonne'. Ces ponts étaient fréquemment détériorés par des crues des rivières, par l'importance du trafic, mais aussi par l'imprudence des capitaines de navires ou des galupiers qui amarraient fort souvent leurs bâtiments aux arches ». *Ibid.*

esprit, et à travers la Nive quelques autres ponts fixaient les axes d'un quartier à l'autre côté comme a constitué partiellement à Bilbao ou Saint-Sébastien. Le pont Mayou fut reconstruit en maçonnerie vers 1857 (même le pont Marengo en 1864 et le pont Pannecau en 1967. Le Génie avait construit un pont militaire, donné au réseau civil en 1873) et la passerelle en fer pour piétons entre les rues Marengo et Port de Castets est substituée par une 'passerelle américaine' en bois.

De même, l'aménagement des quais a constitué un des centres d'intérêt les plus caractéristiques de l'urbanisme du XVIII^e siècle à Bayonne. Dans le chapitre antérieur nous avons constaté qu'à la fin de l'Ancien Régime plusieurs mètres de quais furent construits en bordure de l'Adour. « Quais doubles de belles promenades ombragées qui font le plaisir des promeneurs et l'admiration des voyageurs ». Revers de cette image esthétique, « l'utilité implique la construction des cales, l'installation de canons et de corps morts pour l'amarrage des bateaux » (Pontet, 1991 : 114-115). Sur le changement du paysage du rivage :

Ces travaux aboutissaient à organiser autour de la Nive un réseau de communications fondé sur des croisées. L'axe nord-sud en était constitué par la rivière elle-même dont les quais furent réaménagés. Au début du Second Empire, les maisons à arceaux bordant la Nive entre les rues Poissonnerie et Port-de-Suzée plongeaient dans la rivière. Leur dégagement permit d'ouvrir le long de la Nive une voie carrossable, le quai Napoléon. Dans son prolongement, le quai des Basques fut l'objet de soins attentifs. Les axes ouest-est des croisées étaient canalisés par les ponts. [...] On songea aussi à créer dans le quartier du Petit-Bayonne une grande voie rectiligne des allées Boufflers à l'Arsenal, parallèlement à la rive droite de la Nive (Pontet, 1991 : 207).



Pont du Génie. Les ponts sur la Nive constituent un des éléments architectoniques les plus emblématiques de l'aménagement de la cité sur les fronts d'eau et de la coupure historique de l'urbanisation en deux parties différentes.

Diverses oppositions n'ont pas permis à la municipalité de mener à bien ce plan d'urbanisme mais « l'aménagement du quartier Boufflers aboutit à la même époque, dans un souci d'utilité et d'embellissement, à la création d'un quartier aisé, prestigieuse façade de Bayonne sur l'Adour » (Pontet, 1991 : 208). Complémentairement, « les quais de la Nive étaient considérés comme le prolongement des maisons et donc propriété privée à l'usage des propriétaires. En fait, ils sont encombrés par les bateliers, les rouleurs et divers autres métiers. [...] Les arceaux des rues et des quais continuent d'être des lieux d'échanges privilégiés » (Pontet, 1991 : 115). Parallèlement, vers la moitié du XVIII^e siècle la ville fut dotée de canalisations souterraines dont le point de départ était lié à la transformation des ports de l'intérieur en rues. Dans la ville au bord de l'eau, J. Pontet nous explique que quelques fontaines distribuaient l'eau potable depuis le moyen âge, où les habitants de la cité haute s'approchaient sans arrêt, même jusqu'au quartier de Saint-esprit. Esthétiquement, « il ne reste de son action qu'un très modeste décor urbain : deux fontaines dues au sculpteur local Bellocq. Les entrepreneurs bayonnais n'ont pas été capables de maîtriser les difficultés techniques et il faudra de nombreuses années encore pour que les habitants aient de l'eau à leurs fontaines » (Pontet, 1991 : 119)³⁴.

Si les servitudes militaires ont corseté la ville pendant longtemps, imposant des interdictions et des limitations aux propriétés privées et communales, elles furent précisées et renforcées au début du XIX^e siècle. Par contre, les règles étaient de nombreuses fois oubliées et l'occupation sans autorisation des terrains militaires n'était pas une chose bizarre. Sur les allées Marines et Boufflers l'industrie de la construction navale, par exemple, s'était emparée du terrain des fortifications et les magasins étaient en train de se construire dans l'aire de servitude à Mousserolles. Mais les nouveaux vents de l'urbanisation moderne, arrivés suite à un décret impérial (non appliqué finalement) commençaient souffler en faveur d'intérêts plus 'civils' de la ville et du pouvoir municipal :

Le conflit le plus grave entre la ville et le Génie surgit sur l'application du décret 20 juillet 1808. Celui-ci aurait pu constituer l'acte fondateur d'un nouvel urbanisme. Signé par Napoléon 1^{er} lors de son passage à Bayonne, il comportait notamment la donation à la ville des terrain et bâtiment du Château-Vieux (dont la démolition était prévue), la cession d'importants terrains dans le quartier des allées Boufflers et près de la porte Mousserolle ('l'Esplanade'); la ville recevait également les bâtiments des Cordeliers. En contrepartie, diverses constructions étaient imposées à la ville (une caserne, un hôpital militaire...). [...] Il prévoyait la construction du pont Mayou, l'alignement et l'élargissement des quais. En 1810, l'architecte de la ville présenta un vaste plan d'urbanisme touchant l'espace compris entre l'Adour, la rue Bourgneuf et la porte de Mousserolles. Il prévoyait, en bordure du fleuve, l'élévation d'un quai à arceaux; à l'arrière serait construit une vaste place circulaire, également entourée d'arceaux; de nouvelles rues devaient être percées et raccordées aux anciennes (Pontet, 1991 : 201).

Ce programme complet d'urbanisme, partiellement semblable aux élargissements urbains à Bilbao et Saint-Sébastien partait d'une conception moderne des

34. En 1730 il y a en ville un abreuvoir et après les tentatives de 1746 un plan de 1770 a mis en service quatre autres fontaines.

'façon de faire la ville' selon des préceptes d'organisation rationnelle, d'hygiénisme, de salubrité publique et d'une esthétique urbaine expansive dans toute l'Europe. Pourtant ce plan s'était toujours heurté au pouvoir militaire de la place forte même si à la moitié du XIX^e siècle tout le monde affirmait l'inutilité des murailles et des remparts. Suivant une autre tentative :

La municipalité Labat avait tenté sous le Second Empire d'y apporter une solution en créant, à l'est de Saint-Esprit, dans le secteur délimité par la boucle du nouveau chemin de fer, un quartier d'habitation appelé à accueillir 8000 habitants. L'opération constituait une tentative d'urbanisation directive à partir d'un plan mêlant damiers et diagonales autour d'une place centrale avec square, en forme de polygone. De ce plan original subsiste le tracé quadrangulaire des rues de l'actuel quartier (Pontet, 1991 : 202).

En réalité, les gens se déplaçaient aussi vers les allées Marines où s'est créé un urbanisme spontané hors de toute planification rationnelle dirigé vers la rive droite de l'Adour. Ces noyaux de population et d'urbanisme sans contrôle ont causé une perte du caractère de belles promenades aux allées que la municipalité avait conservées dès les siècles précédents. La population avait établi de nouveaux quartiers familièrement nommés 'la ville en bois' (la construction en pierre n'étant pas possible à cause des servitudes militaires) dans le faubourg sur les allées Marines. La nécessité de décongestionner la ville ou la mise en service de la gare maritime conduisirent finalement à sacrifier les allées historiques; 'bijou urbain trouvé à Bayonne que nous citerons plus largement dans l'épigraphie suivante. Le déclassement des remparts obtenu par la municipalité à la fin du XIX^e siècle et dans les premières années du siècle suivant a pu ouvrir l'urbanisme bayonnais à l'avenir.

Un autre espace urbain de grande qualité c'est le Redoute ou Réduit ('sorte de château placé en îlot entre deux ponts' selon l'article publié par *Le Figaro* en 1909), cité déjà par l'écrivain connu Pio Baroja dans la *Guide du Pays Basque*. Nous remarquons l'importance du Redoute (réduit des fortifications bastionnées de l'époque moderne) surtout pour l'espace de confluence qu'il occupe au moment où les deux rivières sont unies et pour la signification historique de bastion défensif. En accord avec l'idée de I. Galarraga, le Redoute est une pièce urbaine clé pour les articulations des diverses zones qui la conforment, "y es el 'rincón' más olvidado de la iconografía bayonesa, debido, sin duda, al valor preponderante, que históricamente, ha tomado la 'puerta de la Villa', en su caracterización del sitio..." (Galarraga, 1994 : 111).

« Sitios pintorescos de Bayona era el reducto, que estaba en la confluencia de los dos ríos del pueblo formando un espolón. Hoy se ha convertido en una explanada de aire vulgar con una estatua de bronce de un obispo en el centro». Dans cette expression de P. Baroja le Redoute a aussi une signification de synthèse, d'articulation et de 'centre urbain, parmi plusieurs 'bayonnes' qui a composé l'histoire jusqu'à faire une grande ville (Galarraga). Mais cette explanade à la sortie du pont Saint-esprit près de la porte de France n'a pas toujours été aussi valorisée qu'aujourd'hui. Reconstituée par des ingénieurs du Génie vers 1760, elle n'était « non pas une place monumentale bordée de belles mais un espace

encombré de baraques en bois occupés par des marchands ou des artisans, louées par l'état-major » (Pontet, 1991 : 92).

Si "una villa como Bayona, tan caracterizada por la conjunción de dos ríos, presenta forzosamente como uno de sus valores estratégicos de la urbanidad, aquel 'lugar' o tálamo en el que se realiza dicha conjunción, es decir el Reducto" (Galarraga, 1994 : 109), et si nous parlons également des éléments sculpturaux ou monumentaux comme l'extrait de Baroja, nous devrions reconnaître et souligner des espaces publics comme les Jardins Charles Degaulle (derrière l'hôte - de - ville) ou la croix de Mouguerre, par exemple; un espace au-delà de la zone la plus urbanisée mais contenant la mémoire et les signes de l'urbanité, consacrée à la mémoire historique et au souvenir des morts à cause d'une action héroïque de défense de la ville.



Les talus du Réduit, la Mairie, les ponts sur la Nive et l'embouchure avec des maisons sur les fronts d'eau composent une image très emblématique de la ville. Les petits bateaux nous donnent l'impression d'éléments de microarchitecture stratégiquement placés sur les bords des rivières, tandis que Le Réduit constitue un espace vide mais un point de suture urbaine où il est possible de rencontrer les caractéristiques les plus singulières de l'espace fluvial, à partir des ruines militaires d'autrefois, conservées et restaurées par la ville.

En 1780 a été ouvert le faubourg de Saint-esprit. Ce territoire a toujours été fortement conditionné par l'établissement du rayon kilométrique militaire; cette portion géographique où l'édification était prudemment restreinte à l'espace de feu des canons des fortifications qui entouraient Bayonne et la citadelle. L'expansion de la ville était ainsi totalement interdite pratiquement jusqu'au XIX^e siècle. Une notion urbaine plutôt militaire contraint les villes à l'espace fortifié mais le quartier de Saint-esprit s'est développé sur les terres des moulins de marées et des vieux bassins, tout ce qui a produit l'évolution urbaine à l'instar de l'accroissement continu de la population.

3.2. Allées et promenades à Bayonne. L'espace urbain de qualité qui s'approche des bords de l'eau

La arquitectura no cambia nada. Pero la vida sí cambia a las personas, cambia la arquitectura.

Oscar Niemeyer

Nous devons souligner ici que le XVIII^e siècle s'est caractérisé par une (relative) plus importante ouverture des villes aux éléments de la nature (I. Galarraga), dans notre cas des bords des rivières et des fronts d'eau :

Si en periodos anteriores la interacción entre Bayona y sus entornos de naturaleza agrícola y fluvial se desarrolló más en claves de alteridad, el Siglo de las Luces marca un cambio importante, y son las villas las que buscan ansiosas, superar el cerco de su ensimismamiento murario e integrarse de una manera cabal en el entorno de su paisaje natural. Bayona, desde un punto de vista paisajístico, además de sus cauces fluviales, ha estado históricamente rodeada de molinos de marea, con su secuencia de estanques. Dos en la margen izquierda del Adour. Otros dos o tres de estos molinos, con sus correspondientes estanques se sitúan junto al rabal del Espíritu Santo [...] Sobre estas estructuras físicas de ríos y estanques, así como sobre el área de glacis de la fortificación renacentista, desarrollará la villa sus más valiosas estructuras y elementos de urbanidad del S. XVIII (Galarraga, 1994 : 100).

Commençant au XVIII^e siècle les importants projets urbains de changement de l'espace public et d'embellissement de la ville, l'ancien bassin du moulin de ville devenu fosse pour la fortification de la renaissance va être le support physique et territorial pour l'établissement des nouvelles places d'armes, puis seulement des places (publiques). I. Galarraga va nous raconter que ces tentatives d'expansion de la ville entre le vieux château et le bord droit de l'Adour vont durer une grande partie du siècle des lumières. D'abord, nous verrons la reconstruction des quais, des digues et de la canalisation, mais nous arriverons ensuite jusqu'à la conformation des allées des fronts des rivières, un vrai bijou de l'urbanisme bayonnais.

En primer lugar destacarán los elementos urbanos para canalizar todas las márgenes de ambos cauces fluviales, tanto para facilitar actividades portuarias como para asentar nuevos lugares de paseo, y será a partir de 1718 cuando se reconstruye el muelle o 'kai' [en langue basque] junto al puerto de Suzée. A partir de ese momento todo el siglo va conociendo paulatinamente pero sin cesar, la construcción de nuevos muelles de margen de río. [...] Para entender el acercamiento de Bayona hacia los elementos más valiosos de su alrededor geográfico, con el fin de integrarlos en el esquema más positivo de su propia urbanidad, es decir lo que se ha venido en llamar 'embellecimiento de la villa', destaca la construcción de Alamedas. Serán las llamadas 'allées de Paulmy', ocupando y significando los lugares de los caminos de estructuración territorial –carretera a San Juan de Luz etc.– los trazados que se llenen de álamos y otras especies arbóreas, plantadas a partir de 1752, para dar lugar a las magníficas estructuras de urbanismo dieciochesco llamadas [aussi] Salones o más comúnmente Alamedas y Paseos (Galarraga, 1994 : 106).

Plus récemment, vers la moitié du XVIII^e siècle sont apparues des allées Marines et cinq ans plus tard les allées Boufflers dans le front fluvial du couvent Do-

minic, sur le bord gauche de l'Adour. Selon É. Ducéré, les allées Marines descendaient l'Adour jusqu'à la forêt de pins qui fermait le paysage donnant à la rivière la figure d'un lac³⁵. À gauche les allées étaient bordées de maisons construites en style pâtissier au pied desquelles passait une route carrossable côtière conduisant à la mer.

Elles étaient situées à peu près sur l'emplacement du quai de la place d'Armes et se prolongeaient, en suivant le bord de l'Adour, jusqu'à la porte Marine actuelle. À droite, le promeneur pouvait laisser reposer ses yeux sur les eaux vertes du fleuve ; à gauche, le regard était limité par la courtine de Piémont et le large fossé de la ville plein d'eau et de plantes aquatiques. [...] L'effet est charmant : ces feux dorés s'élèvent au tronc des arbres et se jouent aux premiers feuillages; la lumière monte, au lieu de glisser d'en haut. À midi, l'ombre est pleine, la fraîcheur est délicieuse. Le promeneur à ce dôme superbe au-dessus de la tête; il ne voit rien que d'un côté la muraille et l'herbe du rempart, une végétation curieuse et variée d'amaranthes et de grandes orties, des roseaux au fond du fossé; de l'autre, des champs de maïs, puis les jardins de quelques villas, où l'ombre n'est pas moins tranquille et lente; puis loin, par-dessus une nouvelle et quadruple rangée d'arbres, la clarté des eaux. [...] C'est ainsi que la nature écrase partout le goût bourgeois et l'architecte son complice (Ducéré, 1978 : 318-319, 320).

En admirant les paysages des bords de la rivière, les bayonnais pouvaient aussi surveiller l'arrivée et le départ de nombreux vaisseaux³⁶. Néanmoins, le paysage là-bas n'a pas été toujours tellement pittoresque : "en el lado opuesto, hacia el oeste y hacia el mar, a lo largo de las orillas del Adour, con magníficas puestas de sol, encontramos una población más proletaria todavía que puebla las Allées Marines. Allí el hábitat no es pintoresco. Venían a vivir para trabajar en los muelles cercanos" (Plusieurs Auteurs, 1994 : 230).

Curieusement, de vieilles structures portuaires comme des corderies ou les fosses vont servir pour établir plus tard les promenades illustrées hors des murailles. Phénomène que nous pourrions trouver aussi dans le Champ de Volantín à Bilbao (un front d'eau romantique et moderne dans l'espace longitudinal de la rivière Ibaizabal-Nervión) et plusieurs lieux de forte tradition maritime – portuaire. Selon I. Galarraga :

[...] también podemos señalar las series de plantaciones arbóreas tan bien alineadas y con brillante intencionalidad que jalonan los caminos, como el de Mouserolles, etc., y otras tantas avenidas delimitando márgenes, de los cauces fluviales que configuran los 'alrededores' de Bayona (Galarraga, 1994 : 108).

Cependant, J. Pontet nous dit que la construction des allées va se faire réaliser sans pressions militaires et avec la fonction d'améliorer les accès et des voies de communication côtières interdits par l'armée, étant donné l'impossibilité de toucher les fortifications et les bastions. « La solution a donc consisté à créer une voie

35. La ville doit la création de ces promenades surtout au maire de Bayonne M. de Moracin.

36. Les allées restaient toujours propres et les arbres entretenus dans le goût convenable grâce au travail d'un jardinier embauché par la municipalité.

périphérique qui, partant de la porte Marine, élargie en 1759, emprunterait la première allée plantée d'ormeaux, transformée en chemin carrossable, et longerait les glacis des fortifications ». Ce paysage des fronts d'eau nous montre comment les bayonnais ont dû se conformer avec un urbanisme 'vert' de rivage, 'non dépourvu de grandeur', mais 'peu porteur de développement' (Pontet) :

Dans les années 1730, l'échevinage, dans un souci utilitaire et d'agrément, entreprend l'aménagement des bords de l'Adour. Pour faire édifier un quai entre le fleuve et le fossé du bastion du Nord, alors qu'il a déjà fait construire une cale à la porte Marine en 1730, il lui fait l'accord du Génie; ce n'est qu'en 1738 que la construction peut être entreprise; dix ans après, le quai est achevé jusqu'au quartier de Tarride et allées et contre-allées sont plantées d'ormes. La ville décide alors de prolonger le quai et les Allées-Marines vers Blancpignon (Pontet, 1991 : 91)³⁷.

Exemple notable des architectures des fronts de l'eau et de l'urbanisme portuaire, il est également indispensable de révéler des éléments qui historiquement ont configuré la scène urbaine de la bordure et qui ont structuré l'espace et le paysage quotidien, l'espace de vie et de travail comme les allées l'ont fait avec des espaces de la promenade et de la plaisance. Antton Goicoechea constate aussi l'esthétique de la ville dans les constructions fonctionnelles et significatives de la ville au bord des rivières :

Bassin de radoub. Suite à l'augmentation du trafic et de la taille des navires, la demande de réparation et d'entretien s'accrut; à la fin du XIX^e siècle, le bassin de radoub permit au port de Bayonne de proposer ces services aux navires de mer, devenant ainsi un port industriellement moderne. *Bâtiments liés à l'activité.* [...] Il exista jusqu'à huit moulins à marée sur Adour et Nive, deux d'entre eux hors service mais en relatif bon état de conservation subsistent à Saint Bernard et à Bacheforès. *Cales de hissage.* Ces plans inclinés de pierre servaient à la mise à l'eau des embarcations mais ils furent également les premiers fronts d'accostage avant la construction des quais. *Quai.* Jusqu'au XVIII^e siècle, les quais d'accostage n'existaient pas et les allèges, petites embarcations servant à charger et décharger les navires de mer mouillés au milieu du fleuve, s'échouaient au plus près des berges au bénéfice de la marée. Par la suite furent progressivement construits des quais maçonnés sur lesquels pouvaient s'accoster les navires diminuant le temps de manutention et augmentant le trafic du port. *Digues, perrés.* [...] Les assauts de l'océan continuant à pénétrer dans le fleuve et à attaquer les ouvrages, il fût entrepris de construire des digues en mer afin de constituer une défense avancée ; les premières furent des digues à claire-voie dont des portions sont encore intactes, la lutte contre les tempêtes est toujours à l'actualité et la dernière digue fut construite au début des années 2000 (Goicoeche, 2009 : 282).

Les bords de l'Adour, largement considérées zone militaire prirent une autre allure d'urbanisation civile mais toujours sous la surveillance militaire et la présence physique et symbolique des fortifications. « Les contestations entre la ville et le

37. « Si le projet reçoit d'abord l'approbation du marquis de Paulmy en 1754, les travaux, entrepris aussitôt, ont été freinés et retardés par le Génie et l'état-major, fort réticents devant la création d'une voie de communication autour de la forteresse. [...] Ce n'est qu'en 1773 que les allées Paulmy sont enfin achevées et rejoignent la route de Saint-Jean-de-Luz que de multiples travaux ont améliorée depuis les années 1740, permettant à un flux de voitures toujours plus important de circuler ». Ibid.

Génie furent aussi vives à propos des allées Boufflers et des rives de l'Adour où s'étaient installés des chantiers de constructions navales dont ne voulait à aucun prix le directeur des fortifications » (Pontet, 1991 : 93). Le Génie s'opposait vivement à l'établissement des 'cayennes' (sortes d'abris pour les outils comme nous pouvons les voir dans tant de ports de la côte maritime du Pays Basque), pendant que la ville donnait l'autorisation de la construction de quatre d'entre elles en maçonnerie, tout ce qui mélange une image de bordure des rivières où cohabitaient les lieux de travaux et les voies de communication avec l'estampe (l'image) de douce promenade printanière ou automnale, illustré mais plutôt pré-romantique.

Dans quelle ville française et européenne peut-on trouver une promenade plus vaste et merveilleuse par sa hardiesse, ses points de vue et ses paysages, les courants de l'Adour dans la ligne conquérante et nivelant la dune de Blanc-Pignon? se questionnaient quelques bayonnais. Lamentablement, le développement postérieur des allées n'a pas été le meilleur possible ni digne de la tradition des villes bourgeoises. « Le terrain qui fut choisi pour son établissement a subi aujourd'hui une autre affection; ce n'était qu'un terrain boueux, coupé d'eaux stagnantes et fétides, et sur lequel les navires amarrés dans le port venaient décharger leur lest depuis plusieurs siècles » (Ducéré, 1978 : 320). Durant le blocus de Bayonne en 1814 la plus grande partie des arbres fut coupé afin de servir aux besoins du siège. Le spectacle devait être surréaliste. Le sol fut aussi remué et bouleversé et l'approche des allées défendu. Selon É. Ducéré aussitôt la levée du siège les bayonnais se remirent au travail de ré-construction avec une nouvelle plantation d'ormeaux. Pour cet auteur nous pouvons compter trois époques différentes aux allées Marines; premiers arbres alignés et plantés, la plantation du bosquet et les âges du développement entre le XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle.

« Emprisonnant les belles eaux de la rivière dans un cadre de verdure et de sable. Si l'œil remonte au contraire vers la ville, c'est Saint-Esprit, posé sur la rive droite et inondé de soleil » a écrit É. Ducéré à la fin du XIX^e siècle. Une promenade de dimanche aux allées Marines était 'un bol d'air que respire tout bayonnais', lieu semblable à une place publique et une agora où 'tout cela va et vient' et 'tout cela parle de politique...'. »

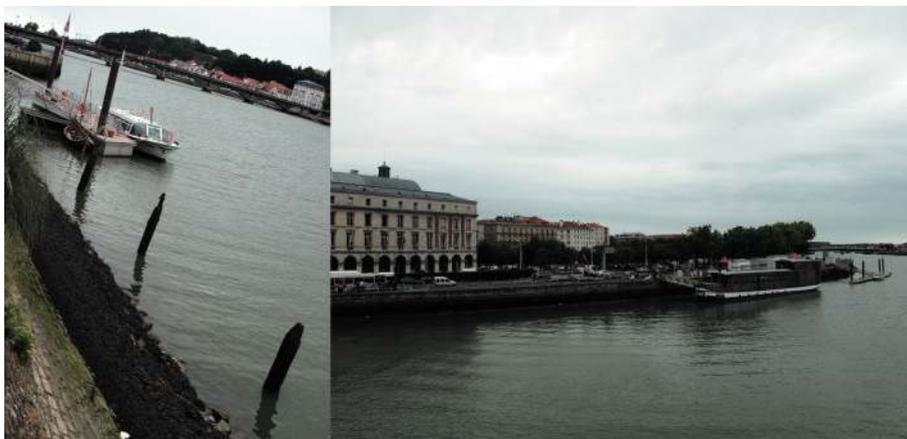
C'est à chaque heure du jour un aspect varié, une nuance différente : tantôt, c'est la marée montante qui grimpe le long des quais, amenant avec elle la brise du large et envahissant de toutes parts le bassin du fleuve; tantôt, c'est le flot qui se retire et découvre sur son passage les mousses, les algues et les enrochements : merveilleuse périodicité qui jette autour de nous tant de fraîcheur et de vie, et qui donne dans tous les ports de l'Océan la marée pour auxiliaire au commerce (Ducéré, 1978 : 339).

Malheureusement, l'évolution urbaine des allées et promenades de Bayonne au bord des rivières a constitué la perte d'une richesse du paysage sur les fronts de l'eau, commencée déjà au XIX^e siècle et presque continue durant le XX^e siècle jusqu'à arriver à la situation actuelle où les anciens quais supportant des routes côtières doivent partager l'espace longitudinal avec les constructions du littoral, les parking des véhicules, le mobilier portuaire et des restes de jardins ou parcs publics plus ou moins conservés et restitués sur la bordure du fleuve. Cette image

d'hétérogénéité urbaine É. Ducéré l'avait annoncée et dénoncée il y a plus de cent ans, avançant des opinions d'autres auteurs plus récents que nous avons antérieurement cités.

Je ne sais vraiment quelle administration mal inspirée a pu permettre une semblable plantation; on conviendra qu'il s'y trouve aussi des allées mal percées, des arbres maigres et rabougris, et des bancs moisis ou trop rares; en cela les Allées Marines ressemblent à une foule de promenades obscures, indignes d'une biographie sérieuse. Mais la beauté de celles-ci est toute relative : elles sont admirées pour leur position, pour la citadelle qui, sur son mamelon vert et riant, les domine; pour l'Arsenal qui, à ses pieds, montre aux promeneurs ses magasins et ses chantiers; pour ce beau et large fleuve qui les vivifie de ses navires, pour cette brise du large qui vient chaque jour les rafraîchir. [...] ce quartier, autrefois complètement désert, est rempli d'un grand nombre de nouvelles constructions [...]. Les Allées Marines ont été exhausées depuis peu, et cet important travail abrite en partie le nouveau faubourg des inondations de l'Adour (Ducéré, 1978 : 338, 343).

À l'instar de l'auteur que nous citons, nous avons commencé ce chapitre qu'on conclue avec ces lignes annonçant de nouvelles manières de construire et de configurer la ville de Bayonne aux bords des rivières, grâce aux traces de l'urbanisme moderne qui avait lentement dépassé des 'frontières' historiques des remparts et des murailles qui l'entouraient; et nous le devons le terminer en dénonçant les modes peu fortunés de faire disparaître ces frais espaces urbains de bordure, vraiment significatifs et symboliques de la ville bourgeoise. Malheureusement, Bayonne a peu conservé d'allées splendides qui aux siècles précédents ont matérialisé une idée souvent utopique de modeler les fronts de l'eau et les espaces de rivage.



Les embarcadères de l'Adour dans les Allées Boufflers et au fond le commencement des Allées Marines après la Mairie et l'embouchure de la Nive.

4. RÉFLEXION FINALE ET VALORISATION DE QUELQUES RÉFÉRENCES ESTHÉTIQUES ET MONUMENTALES : TEMOIGNAGES D'UNE CULTURE 'PORTUAIRE' ET MARITIME

Las ciudades, como los jardines y las relaciones humanas, no se construyen mediante novedades permanentes. No funcionan si solo atendemos al último que llega. Hay otra tarea discreta y sustancial, el mantenimiento de las líneas maestras que se fueron trazando a lo largo del tiempo, con aciertos y errores, avances y rectificaciones.

Miguel González San Martín (2008 : 2)

La protection du paysage et de la nature dans les fronts fluviaux de la ville était déjà beaucoup plus lointaine à Bayonne que le temps des allées et promenades maritimes. Depuis la fondation médiévale de la cité, cette conscience du paysage avait des racines profondes dans l'utilité du terrain de la bordure (les pommiers, la cidre, etc.) plus que dans l'action contemplative du paysage largement formé aux bords de la rivière. Cependant, la mémoire des lieux et la conscience collective de ce qu'on avait vécu se maintient, bien qu'ils aient aperçu des réinventions et des créations plus ou moins intempestives et hors du propos.

Symbole d'un temps passé fortement associé à l'ensemble de la culture maritime et militaire, le 'grand monument' à Bayonne constitue encore aujourd'hui le reste ou résidu des fortifications (les glacis, les fosses, les murs des remparts, les portes et l'enceinte qui s'approchait des fronts d'eau). Endroits remplis de mémoires et lieux publics de remémoration des identités collectives. Cette architecture historique totalement définitoire se fait présente de nos jours couverte de verdure, enfouie, apaisée et presque totalement horizontale; l'architecture des murailles 'est devenue paysage' sans interruption visuelle du développement urbain, architectonique et esthétique de la ville.



Vestiges de quelques murailles et des portes de Bayonne dans le Bourg Neuf, à côté de l'Adour.

Les alentours fortifiés par l'architecte et ingénieur militaire Vauban au XVII^e siècle à Bayonne, ont connu actuellement une restauration très polémique mais effective dirigée par l'architecte Jean-Baptiste De Giacinto, afin d'établir le nouveau campus universitaire de l'Institut Technologique de Bayonne (Université de Pau et des Pays de l'Adour). Inauguré en 2008, le projet pour le Petit Bayonne comprend quelques bâtiments nouveaux et la rénovation des casernes. La bibliothèque et l'amphithéâtre sont tous les deux très différents mais intégrés dans les anciennes murailles. Surtout la couverture verte de l'amphithéâtre avec les orifices pour la pénétration de la lumière, est bien camouflée sans crier de la lamine d'herbe. Le bâtiment de la bibliothèque suit géométriquement le profil des murailles. La façade, par contre, n'a pas été dessinée pour passer inaperçue. Le plan incliné en cristal couvert d'un réseau de ciment protège l'édifice du soleil, pendant que la pluie provoque un effet singulier imprégnant vigoureusement le paravent translucide. Loin de la restitution historique imitative des villes qui peuvent apparaître comme des musées archéologiques congelés, ce type d'intervention architectonique vient à dignifier l'espace urbain traditionnel sans provoquer grièvement beaucoup de changements inutiles et réactualisations dissonantes dans l'icographie urbaine.

Une grande partie des monuments architectoniques et sculpturaux seront ainsi associés à la question militaire qui contraste actuellement avec le caractère plutôt apaisé qu'ont acquis les fortifications. C'est ainsi que la ville de Bayonne a toujours eu deux limites urbaines à cause des remparts et des rivières (l'Adour et la Nive), et deux frontières en plus comme territoire côtier; l'une physique avec la mer et l'autre symbolique avec les fleuves qui ont aussi constitué les éléments géographiques et culturels de séparation. Comme disait un écrivain inconnu mais compilé par É. Ducéré dans le *Phare de Bayonne* et le *Journal de Toulouse* vers 1830 ou 1840, une date déjà tellement lointaine pour faire des réflexions, Bayonne est à la fois 'ville frontière et port de mer', 'ville forte et ville de commerce', 'ville de garnison et de passage'.

À part les célèbres monuments très significatifs comme le grand mural sur le plan incliné des remparts en mémoire des morts au début des allées Paulmy³⁸, la sculpture des fronts fluviaux a quelques points d'importance dans les parcs et des jardins des allées Marines au bord de l'Adour et sa confluence avec la Nive dans la zone du Réduit. C'est une pièce urbaine clé dans la configuration historique et moderne de la ville étant à la fois reste militaire, espace de protection littorale, emplacement de suture urbanistique entre les 'trois Bayonnes' : 'le grand' (la cité du haut), 'le petit' (le Bourg Neuf) et le faubourg Saint-esprit, en même temps qu'élément emblématique d'architecture fluviale. Dans la place presque vide entourée de murs avec la caserne centrale ont été mis en relief deux arbres et la

38. Édouard Ducéré parlait aussi du 'Monument' de la rue des Prébendés au fin du XIX^e siècle, appartenant le même caractère militaire mais révolutionnaire : « cette construction, de forme carrée, est une sorte de monument funebre élevé à la mémoire de trois Bayonnais morts à Paris pendant les journées de juillet 1830. [...] Surmonté d'une urne funéraire et entouré d'une grille abritant une borne-fontaine, ce mausolée, de l'apparence la plus modeste, est un souvenir vivant érigé en l'honneur des obscurs combattants morts pour la liberté ». (Ducéré, 1978 : 82-84).

statue sur basse prismatique du cardinal Charles Lavicerie. Ce n'est pas un lieu de transit mais un endroit spécifique de séjour et de pause avec des références symboliques du passé religieux, militaire et civil de la ville.



Éléments sculpturaux à côté du pont et au bord des rivières à Bayonne et à Bilbao.

Afin de terminer avec un exemple significatif que marque dans la scène urbaine des fronts d'eau quelques questions d'urbanisme, d'architecture, de sculpture publique et de monumentalité encadré dans l'histoire et l'imaginaire symbolique de la ville, la sculpture non-figurative du commencement des allées Boufflers à côté du pont de Saint-esprit nous donne la chance pour faire une petite comparaison avec le problème de la sculpture de Jorge Oteiza dans l'espace du Champ de Volantín et le pont de l'hôtel - de - ville à Bilbao (un autre front fluvial de grande importance).

À Bayonne comme à Bilbao la présence de ces sculptures vient à présenter une manière postmoderne de valoriser des oeuvres d'art en général et de la sculpture publique en particulier, qui est souvent achetée avant de trouver les meilleurs espaces urbains pour son installation. Effectivement, la situation de ces sculptures provoque quelquefois des distorsions des perspectives historiques et de l'image urbaine configurée avec des témoignages matériels et symboliques sédimentés pendant plusieurs siècles. À Bilbao on a vu s'altérer la symétrie de l'espace urbain de bordure avec l'inclusion de la sculpture de J. Oteiza. La situation de Bayonne peut être encore plus grave si on prend en considération, par exemple, les modifications qui ont perdu des allées Marines et Boufflers ou la disparition de la porte de France³⁹, juste à côté de l'élément urbanistique le plus symbolique (le Réduit; espace urbain récupéré, autrefois militaire et aujourd'hui civil) de la ville au bord des rivières.

5. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ALZAOLA, José M. (de). *Aproximación a las capitales vascas*. Pamplona : Eunsa, 1980.
- ARPAL POBLADOR, Jesús. *Las ciudades. Visión histórica y sociológica*. Barcelona : Montesinos, s/d.
- AVERSA, Clara S. V. *La tierra y el mar: la arquitectura en el borde litoral* (thèse de doctorat. Directeurs : Xabier Unzuurrungaza et César Portela). Saint Sébastien : Universidad del País Vasco/EHU, 2003.
- AYERBE, Enrique (ed.). *Baiona: bizia, paisaia, sinboloa*. Oiartzun : Sendoa, 1994.
- BALASQUE, J. (avec la collaboration de É. Dulaurens). *Études historiques sur la ville de Bayonne*. Bayonne : 1862-1875 (3 vol.).
- BALLEDOR, Javier. *Ur hiritik begira. Miradas desde el agua* (catalogue). Bilbao : BBK, 2005.
- BÉRIAC, Françoise. « Bayonne au Moyen Age ». Dans : PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*. Toulouse Cedex : Privat, Univers de France, 1991 ; pp. 27-74.
- BLAY DE GAIX, G. F. (de). *Histoire militaire de Bayonne*. Bayonne : 1899.
- CROIZIER, J. (de). *Histoire du port de Bayonne*. Bordeaux : 1905.
- DARRIEULAT, S. *Le port maritime de Bayonne dans les premières années du Second Empire (1852-1860)*. Pau : Université de Pau, 1988.
- DELORME, J. L. « Le port de Bayonne ». Dans : BSSLA de Bayonne (numéro monographique), 1978.
- DUCÉRÉ, Édouard. *Dictionnaire historique de Bayonne*. Bayonne : Laffite Reprints, 1998 (réimpression de l'édition de Bayonne, 1911).
- . *Histoire topographique et anecdotique des rues de Bayonne I-II*. Marseille : Laffite Reprints, 1978 (réimpression de l'édition de Bayonne, 1887-1889).
- DUVARAT, V.; DARANATZ, J. B. *Recherches sur ville et la cathédrale de Bayonne*. Bayonne, Pau : 1910.

39. Terminée en 1760 et achevée à l'époque de Vauban, elle a disparu entre les siècles XIX^e et XX^e.

- DUVERT, C. *Quelques aspects de l'urbanisme bayonnais sous le Second Empire*. Pau : Université de Pau, 1976.
- ETCHETO, Jean L. « El bayonés, hombre de tradición ». Dans : *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs). Bilbao : Sendoa, 1994 ; p. 230.
- FAUCHERRE, N.; DANGLES, P. « Les fortifications du bourgneuf à Bayonne. État de la question ». Dans : *Revue d'histoire de Bayonne, du Pays Basque et du Bas – Adour*, n° 146, 1990 ; pp. 43-82.
- FERNÁNDEZ DE BETOÑO, Unai. « Errobiko campusa ». Dans : *Aldiri*, 31 octobre 2009a, unibertsitatea.net.
- . « Itsasertza ». Dans : *Aldiri*, 26 août 2009b, unibertsitatea.net.
- GALARRAGA, Iñaki. *La vasconia de las ciudades. Bayona, Bilbao, Pamplona, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. Ensayo arquitectónico e iconográfico*. Bilbao : Iñaki Galarraga (ed.), 1996.
- . « Una villa portuaria, episcopal, burguesa, fronteriza y militar. Notas de urbanidad y algunas ideas para un análisis de la villa de Bayona ». Dans : *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs). Bilbao : Sendoa, 1994 ; pp. 78-123.
- GALARRAGA, Iñaki; UNZURRUNZAGA, Xabier; LÓPEZ DE ABERASTURI, Antón; AZPIRI, Ana; ALKORTA, José M. *Ensanches urbanos en las ciudades vascas/Hiri zabalgunekak Euskal Herrian*. Vitoria-Gasteiz : Gouvernement Basque, 2002.
- GOICOECHEA, Antton. « D'Hendaye à Bayonne : des bases du patrimoine maritime du littoral labourdin ». Dans : *Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo* (monographique). Saint-Sébastien : Untzi Museoa/Museo Naval, 2009 ; pp. 269-288.
- GOLVANO, Fernando; ARPAL, Jesús. *La ciudad: mundo de vida, espacio de representación*. Saint Sébastien : Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994.
- GONZÁLEZ SAN MARTÍN, Miguel. « Geometría de los puentes ». Dans : *El Correo*, 16 novembre 2008 ; p. 2.
- GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région bayonnaise du XII^e au XV^e siècle*. Salamanca : Université du Pays Basque, 1990.
- GRAVAGNUOLO, B. *Historia del urbanismo en Europa (1750-1960)*. Madrid, 1998.
- HAULON, M. *Le théâtre et l'hôtel-de-ville de Bayonne (1837-1987)*. Bayonne, 1989.
- HERRERAS, Beatriz; ZALDUA, Josune. « Paisaje y patrimonio industrial en la costa vasca ». Dans : *Itsas memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco (Itsas ondarea/Patrimonio marítimo)*. Donostia - Saint Sébastien : Untzi Museoa/Museo Naval. Gipuzkoako Foru Aldundia/Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009 ; pp. 289-330.
- HOURMAT, Pierre. « Bayona. Historia e identidad cultural ». Dans : *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs). Bilbao : Sendoa, 1994 ; pp. 54-55.
- . *Histoire de Bayonne, des origines à la Révolution française de 1789*. Bayonne, 1987.
- . *Bayonne, Atlas historique des villes de France*. Paris, 1982.
- IZAGIRRE IGIÑIZ, Martín. *Cartografía antigua y paisajes del Bidasoa*. Irun : Izagirre, 1994.
- LABORDE, Léo. *Histoire de Bayonne et Pays Basque*. Bayonne, 1878.
- LABORDE, Pierre. « Bayona. Historia e identidad cultural ». Dans : *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs). Bilbao : Sendoa, 1994a ; pp. 54-55.

- « Bayona, una ciudad sobre el Adour y el Nive ». Dans : *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs). Bilbao : Sendoa, 1994b ; pp. 12-53.
- « De ciudad cerrada a ciudad fragmentada. La nueva Bayona ». Dans : *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs). Bilbao : Sendoa, 1994c ; pp. 124-130.
- « Ville de rivières et de piémont ». Dans : PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*. Toulouse Cedex : Privat, Univers de France, 1991 ; pp. 5-8.
- LAMBERT, E. « Bayonne : enceintes et châteaux ». Dans : *Congrès archéologique de France, Bordeaux-Bayonne, 1939*. Paris : 1941 ; pp. 507-521.
- PLAN DE LA PLACE DE BAYONNE. Archives du Genie - Vincennes (SHAT), 1812.
- PLUSIEURS AUTEURS, *Hiri buruak. Baiona. Bayona*. Bilbao : Sendoa, 1994.
- PONTET, Josette. « Les relations de Bayonne et de Saint-Sébastien pendant l' Ancien Régime ». Dans : *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs). Donostia : Eusko Ikaskuntza/Société d' Études Basques, 2001 ; pp. 213-223.
- *Bayonne : un destin de ville moyenne à l'époque Moderne (fin du XVII^e siècle – milieu du XIX^e siècle)*. Biarritz : J & D Editions, 1996.
- (dir.). *Histoire de Bayonne*. Toulouse Cedex : Privat, Univers de France, 1991.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan A. « Dinámica urbana y aspectos antropológicos en la construcción de la eurociudad ». Dans : *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs). Donostia : Eusko Ikaskuntza/Société d' Études Basques, 2001 ; pp. 30-39.
- SACX, M. *Bayonne et le Pays Basque (Témoins d' Histoire, Antiquité-1918. Recueil de Textes)*. Musée Basque de Bayonne (Collection 'Ikas'), 1968.
- SESÉ, Lourdes. « Las relaciones históricas transfronterizas en el área vasca ». Dans : *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs). Donostia : Eusko Ikaskuntza/Société d' Études Basques, 2001 ; pp. 69-92.