

HIER AUJOURD'HUI DEMAIN

RIVE
DROITE
DE L'ADOUR

ATURRIREN ESKUIN-BAZTERRA - ARRIBA DRETA D'ADOR

 Pays
Basque
EUSKAL
HERRIA

COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

HIRIGUNE
ELKARGOA

COMUNAUTAT
D'AGLOMERACION

Bayonne*
BAIONA-PAYS BASQUE





Sommaire

2023

Rive droite de l'Adour

Hier

Aujourd'hui

Demain

Source photo de couverture :

© Balloïde Photo

1/

*Histoire urbaine :
les grands repères*

2/

*Les figures
du quartier*

3/

Les faits divers





Préambule

À Bayonne, entre deux ponts, le site Rive droite de l'Adour offre un espace d'exception plein sud face au Grand Bayonne. Il est résolument emblématique par sa situation urbaine, son histoire sociale, et son appropriation par la population Bayonnaise et bien au-delà. Son passé portuaire, sa proximité de la gare, son activité culturelle plus récente en témoignent.

C'est une langue de terre, bord à quai, adossée aux coteaux et à la voie ferrée, dominée par la citadelle Vauban qui s'étire le long de l'Adour. Le lieu est stratégique, car il offre un potentiel de réinvestissement urbain rare. L'agglomération Pays Basque, qui a anticipé cette mutation, démarre une réflexion sur l'évolution de ces 20 hectares de foncier au cœur de Bayonne. Le site va donc à nouveau se transformer, comme il l'a toujours fait au cours des siècles, attaché à l'eau, définitivement lieu de flux et carrefour de rencontres, faubourg aux portes de la ville, aujourd'hui au cœur de la ville.

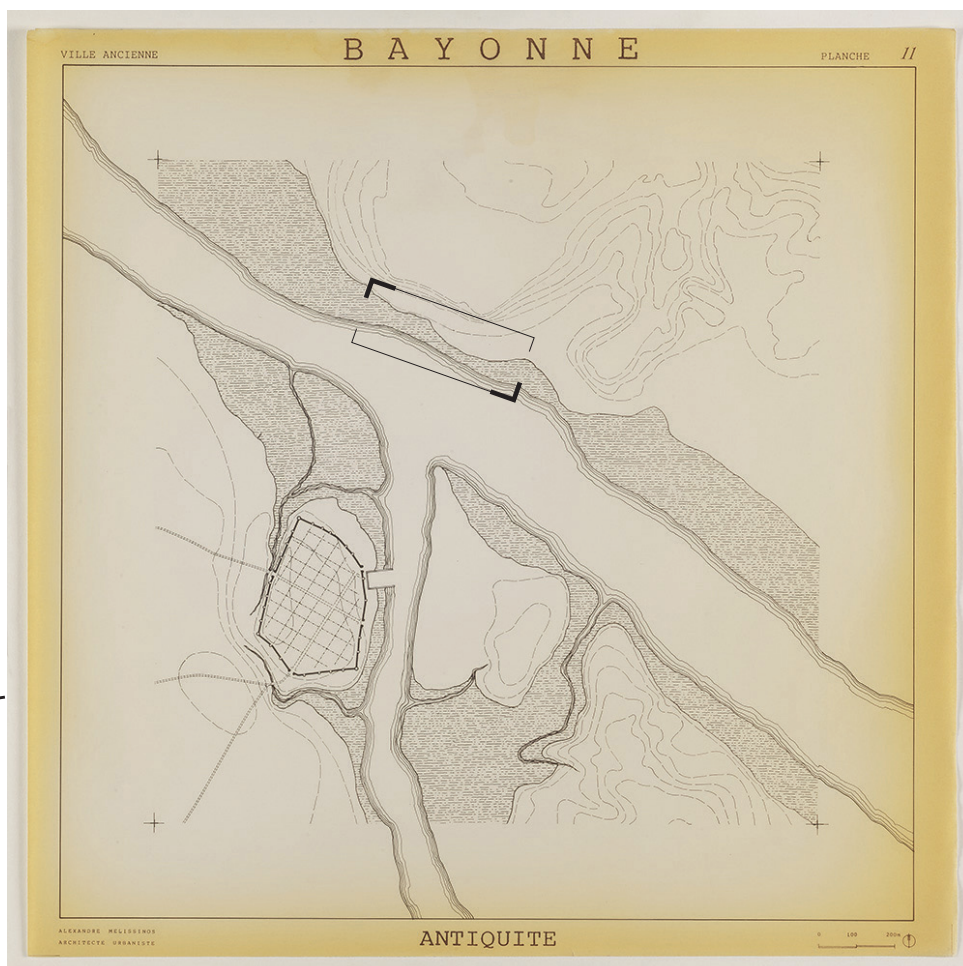
"HIER, AUJOURD'HUI, DEMAIN" est une proposition d'accompagnement pour une démarche de concertation mettant le site en perspective en s'appuyant sur son passé.

Cette démarche ne pouvait mieux démarrer que par l'immersion dans l'histoire et la mémoire du lieu pour mieux comprendre comment il s'est adapté et connaître ceux qui l'ont fait vivre. Le groupe "HIER" réunissant les acteurs impliqués dans la valorisation historique et culturelle du territoire, animé par l'Agglomération Pays Basque et l'audap, s'est réuni durant un an pour partager la connaissance et les ressources disponibles. Ce livret est le fruit de son travail. Il est l'occasion de comprendre les grandes étapes de développement du site, rencontrer les figures qui ont marqué ou marquent encore le lieu, et sentir les ambiances à travers des articles de presse ancienne et la richesse du fond iconographique. Il pose une brique pour la concertation que l'Agglomération souhaite engager autour du devenir du site.

1 /

Histoire urbaine : les grands repères

*Rive droite de l'Adour, entre les ponts
Saint-Esprit et Henri Grenet*



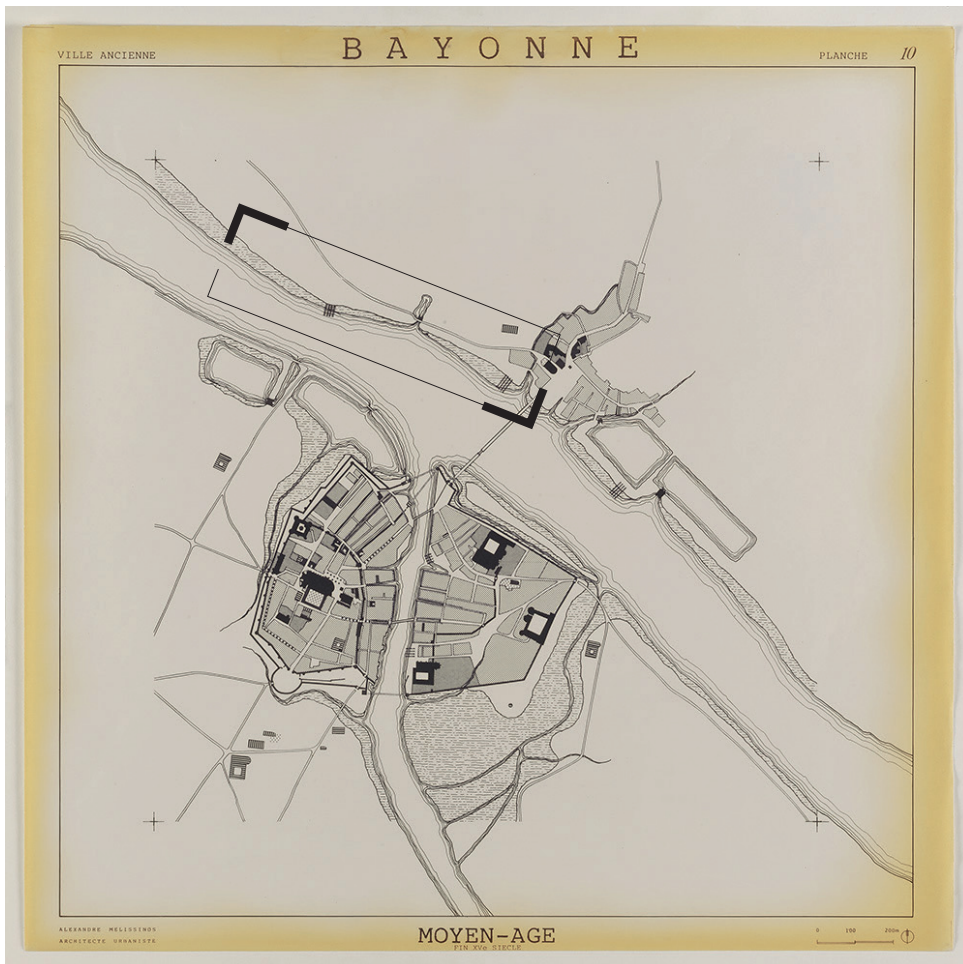
Durant la fin de l'Antiquité (4e siècle)

À cette époque, l'implantation urbaine ne concerne pas ce périmètre en rive droite de l'Adour.

Elle se fait sur la hauteur située en rive gauche de la Nive, un peu avant la confluence avec l'Adour. Un moyen de franchissement du fleuve existe probablement sans que son existence ne soit attestée.

Le secteur se présente comme une bande de terre étroite et marécageuse (barthes) coincée entre le fleuve et la colline (appelée plus tard Castelneau).

*Plan de Bayonne au 4^e siècle,
Alexandre Méliassin (1989).
"Atlas des centres anciens
des villes françaises : Bayonne".*



*Plan de Bayonne au Moyen Âge,
Alexandre Méliassinos (1989).
"Atlas des centres anciens
des villes françaises : Bayonne."*

Durant la seconde moitié du Moyen Âge

Un pont de bois est jeté sur la « Gran Mar » au 12e siècle à l'initiative conjointe de l'évêque et du vicomte. Ce pont sur l'Adour relie la ville à l'axe traversant les Landes depuis Bordeaux.

Aucun élément n'atteste d'une activité portuaire ni de constructions sur le secteur concerné.

À proximité immédiate, au débouché du pont, se développe le bourg dit « cap de pont ».

Des établissements hospitaliers (accueil des pèlerins et hébergement des indigents) s'installent sur cet axe de passage du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle.

*Détail du "plan de Bayonne" (1612).
Médiathèque de Bayonne.*



*"Vue de Bayonne" (1612).
Bibliothèque nationale de France.*

16e et début 17e siècle

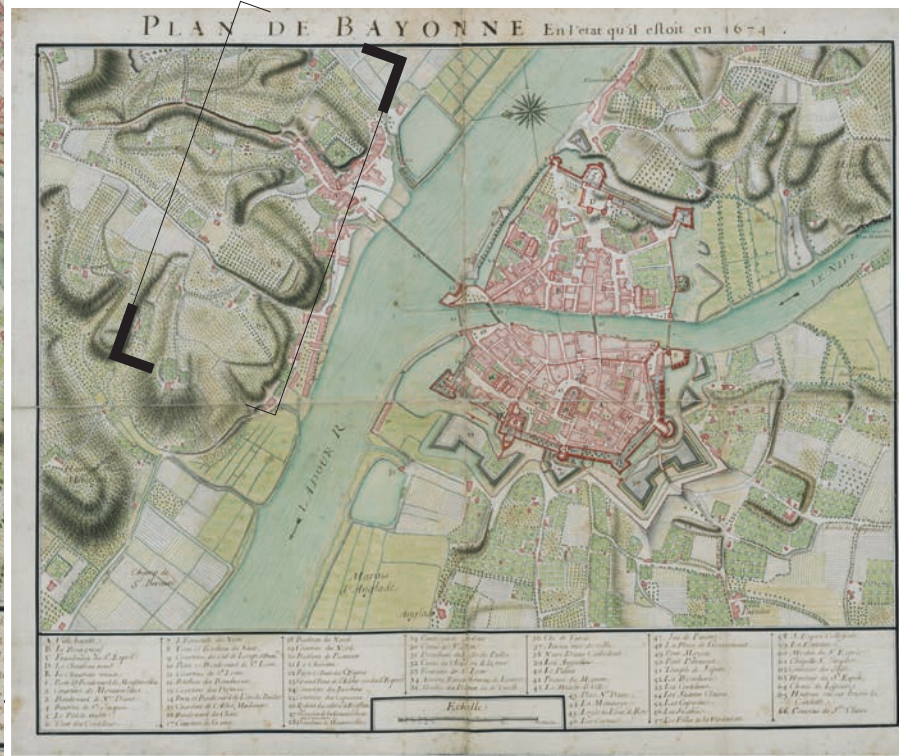
Une vue de la ville de 1612 présente une rive droite tout à fait déserte en aval du pont Saint Esprit.

Certes, il s'agit d'une image et non d'un relevé topographique précis et cette information est à tempérer par une autre vue de 1612 qui fait apparaître quelques bâtiments.

Mais il est certain que l'essentiel de l'urbanisation se développe au débouché du pont avec la collégiale Saint-Esprit et ses bâtiments conventuels attenants ainsi qu'un front bâti au pied de la colline dessinant déjà les rues Sainte-Catherine et Maubec.



"Plan
de Bayonne" (1612).
Médiathèque
de Bayonne Duvière.



Courant 17e siècle

En 1624, la congrégation féminine des **Ursulines** s'installe à Saint-Esprit, au pied de la colline.

Plus en aval, les **chais dits de Liposse** attestent d'une activité économique.

Un ruisseau longeant la rue Maubec rejoint l'Adour juste en aval du pont. L'actuelle rue des Graouillats (grenouilles) correspond à la partie aval de ce ruisseau. Son étymologie rappelle d'ailleurs le caractère humide du site avant les travaux de canalisation.

En aval des chais de Liposse, les terrains sont drainés par des canaux.

"Plan de Bayonne" (1674).
Service historique de la Défense.



*Redoute et réduit
Saint-Bernard*



*"Plan de Bayonne" (1674).
Service historique de la Défense.*

Courant 17^e siècle

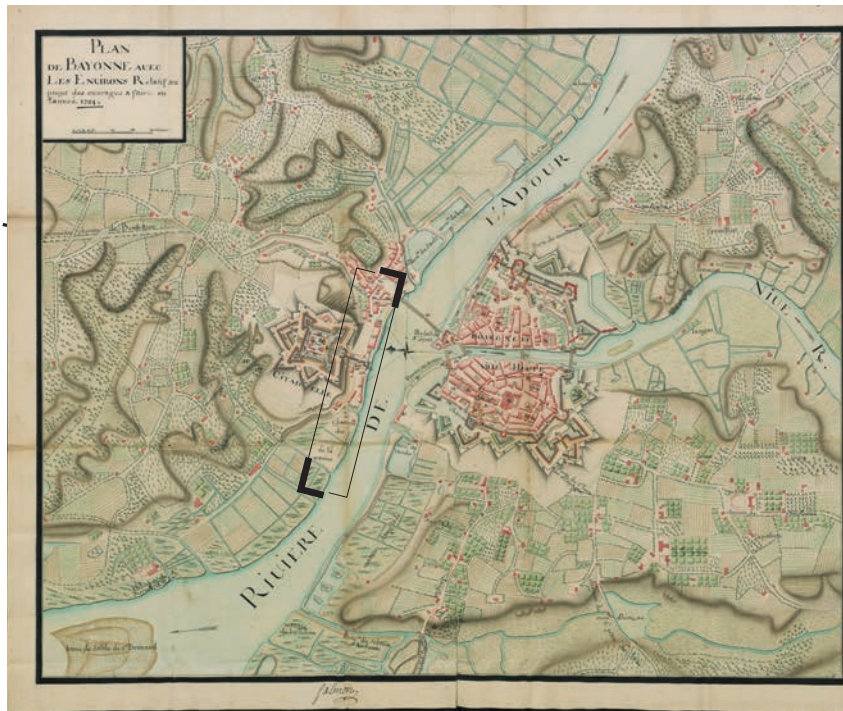
En 1666, sur décision de Colbert, surintendant des Bâtiments arts et manufacture de Louis XIV, un **Arsenal de Marine** ou arsenal du Roi est aménagé en aval des chais de Liposse. L'Arsenal a pour vocation de construire des navires pour la marine militaire royale et de stocker dans sa fosse aux mats des bois issus des Landes ou d'Iraty destinés à l'arsenal de Rochefort.

En 1684, la **citadelle** est implantée sur la hauteur de Castelnau. Il s'agit d'une décision du maréchal de Vauban, ingénieur militaire de Louis XIV. L'ouvrage complète la défense de la ville et renforce Bayonne en tant que place forte majeure au pied des Pyrénées. Cette citadelle peut abriter 1 200 hommes et tenir 48 jours de siège.

Une rampe d'accès relie la citadelle à l'Adour et interrompt le passage le long du fleuve. La redoute Saint-Bernard (disparue) protège le pied de cette rampe tandis qu'un réduit et sa porte surveillent le passage entre amont et aval.



Chais et cales



"Plan de Bayonne avec les environs" (1724).
Service historique de la Défense.

Courant 18e siècle

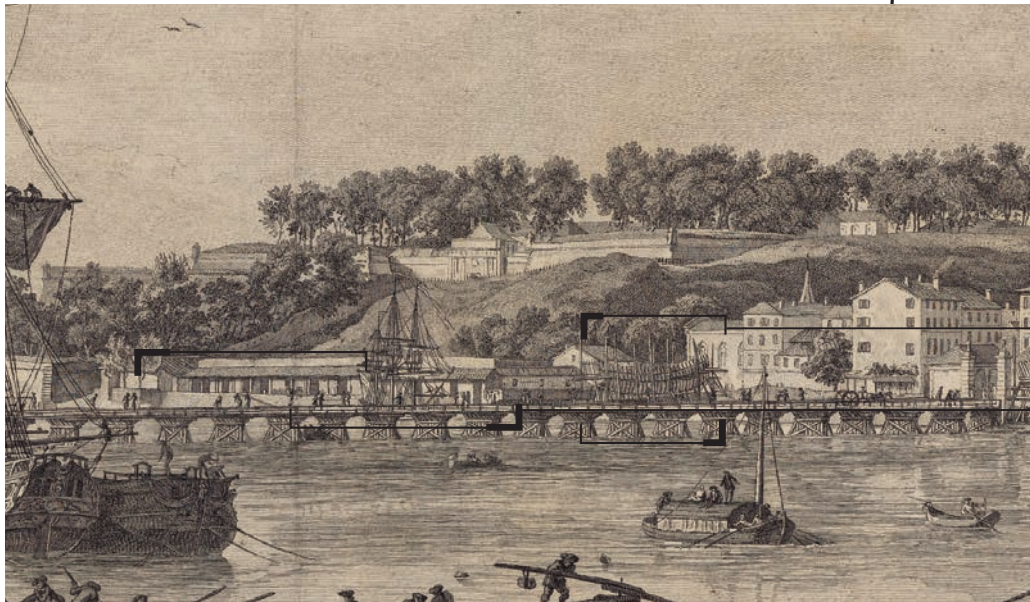
En 1702, Denis de Lavoye, ingénieur en poste à Bayonne et Hendaye, obtient du roi les terrains situés en rive droite de l'Adour, entre le pont Saint-Esprit et la rampe de la citadelle. Il s'engage à construire un quai, des cales et des chais. Son fils prend la suite de l'opération. En 1720, 10 chais ou magasins sont construits ainsi qu'un quai pourvu de 4 cales.

Cette initiative démontre que le secteur constitue alors un nouvel enjeu de développement économique autour de l'activité portuaire.

En 1786, le négociant Suarez fait construire un imposant hôtel particulier en bord d'Adour, à proximité du pont, dit hôtel Loustau ou « le château ». L'édifice sobre mais imposant exprime la réussite sociale et économique de certaines familles spiritaines de la communauté juive.

"Première vue de Bayonne prise à mi-côte sur le glacis de la citadelle."

*Joseph Vernet (1760).
Musée Basque et de l'histoire de Bayonne, dépôt Musée national de la marine.*



"Vue de la ville de Bayonne, prise de l'allée de Boufflers près de la porte de Mousserolles."

*Nicolas Cochin et Jacques-Philippe Le Bas (1764).
Bibliothèque nationale de France.*

Chantier naval

Chais

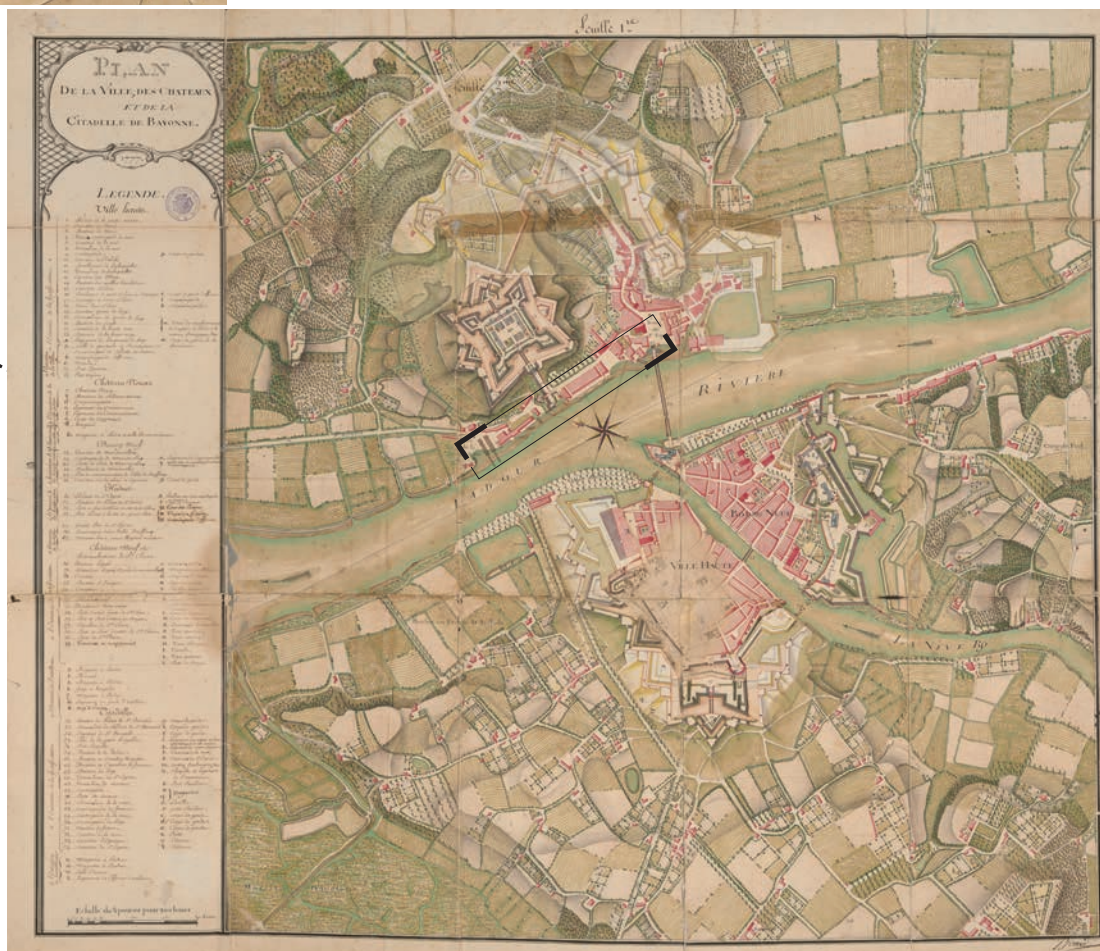
Courant 18e siècle

Les aménagements de de Lavoye sont documentés par plusieurs sources (plans et vues). L'un de ces chais subsiste aujourd'hui (anciennement occupé par le Comptoir Agricole - 14 quai de Lesseps).

Les vues de Joseph Vernet (1759 et 1760) représentent ces chais et révèlent aussi un chantier naval à l'emplacement actuel du Didam.



Promenade arborée



Courant 18e siècle

À la veille de la Révolution, le secteur étudié se divise en deux zones portuaires : l'une entre le pont et la rampe de la citadelle de type port de marchandises, l'autre en aval de la rampe, autour de l'arsenal de la Marine. À l'arrière des chais, au pied de la citadelle, une promenade est plantée (actuelles voies ferrées), comparable aux aménagements contemporains réalisés pour créer les allées Boufflers et les allées Marines. À noter : seule la rive faisant face aux chais est alors aménagée en quai.

À la Révolution, le bourg Saint-Esprit devient la commune Jean-Jacques Rousseau rattachée au département des Landes.

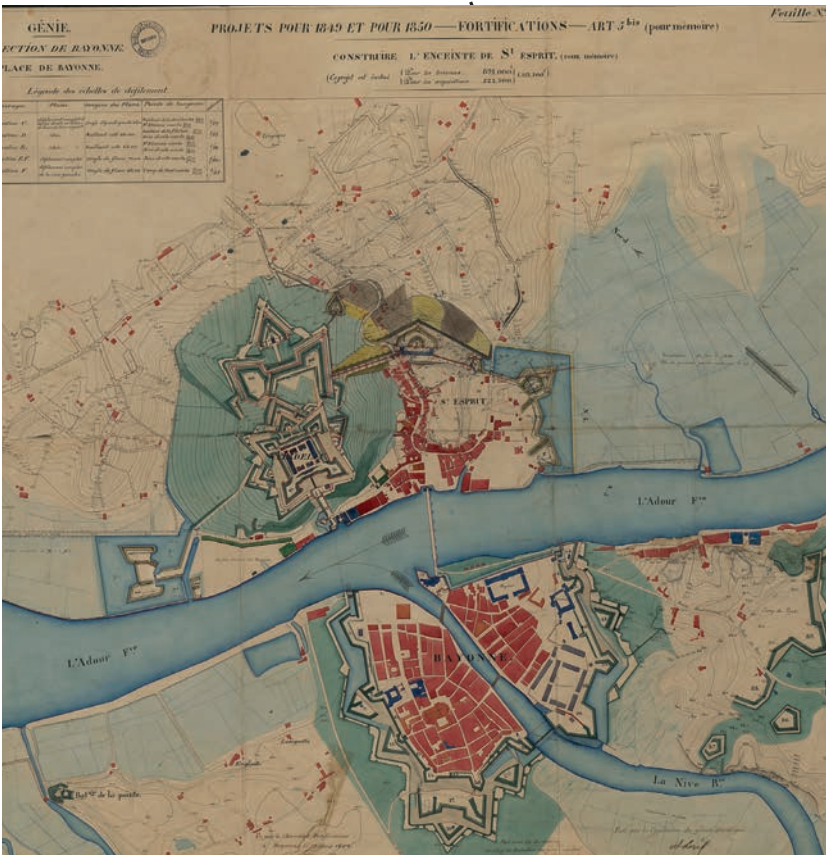
*"Plan de la Ville, des châteaux et de la Citadelle de Bayonne" (1777).
Médiathèque de Bayonne.*



"Projets pour 1849 et 1850, fortifications."
Médiathèque de Bayonne.



Manutention militaire



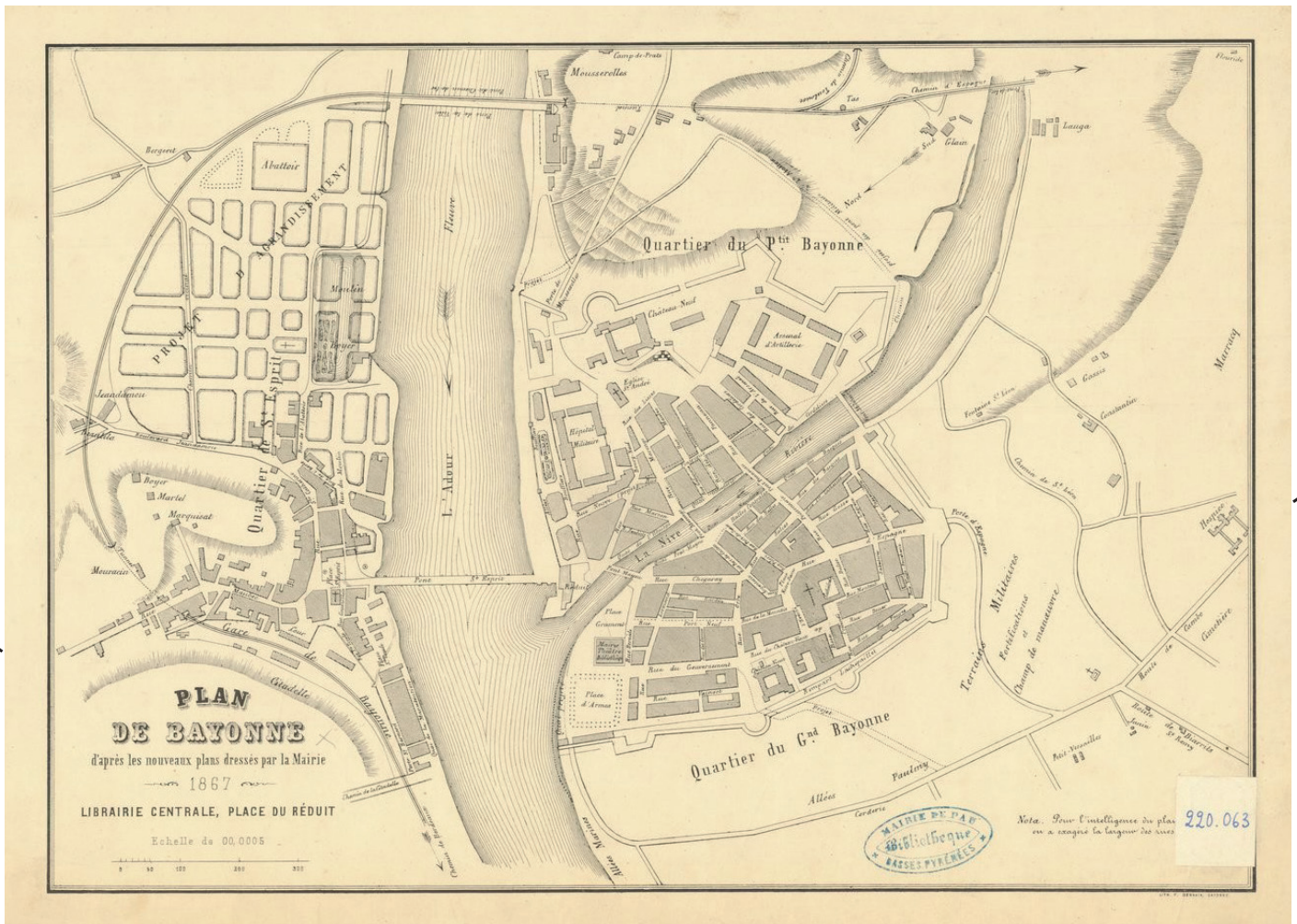
Ouvrage défensif, la « pièce noyée »

Courant 19e siècle

En 1820 la Manutention militaire est construite au pied de la rampe de la citadelle, dans le prolongement des chais de Lavoye. Le quai de Lavoye devient alors le quai de la Manutention.

Dans les années 1845-49, le pont Saint-Esprit jusqu'alors en bois est construit en pierre.

En 1849-50, le Génie décide de l'aménagement de la « pièce noyée », vaste ouvrage en tenaille casematée, défense maritime positionnée en aval de la citadelle. Le rond-point actuel au débouché du pont Grenet se situe à peu près à cet emplacement et en porte la mémoire dans sa dénomination.



"Plan de Bayonne
Lithographie" (1867).
Bibliothèque de Toulouse.

Courant 19e siècle

L'année 1854 est décisive pour le secteur et plus largement pour le quartier Saint-Esprit : une ligne de chemin de fer aboutit à Bayonne depuis Bordeaux. De nouvelles lignes sont ouvertes depuis Bayonne dans les années qui suivent.

Cette infrastructure implique la démolition de plusieurs éléments qui constituaient jusqu'alors le paysage de ce secteur : le couvent des Ursulines, le réduit Saint-Bernard (au bas de la rampe de la Citadelle) et la promenade arborée.

En 1857 la commune de Saint-Esprit est rattachée à celle de Bayonne. La Chambre de Commerce et d'Industrie veille à mettre en relation le port avec le chemin de fer, le transport ferroviaire se combinant avec le transport maritime. Ceci se traduit notamment par des aménagements ferroviaires sur l'ancienne emprise de l'arsenal de la Marine. Le quai dit de la Manutention prend le nom de quai de Lesseps en 1878. Le quai de Lesseps et ses abords deviennent le cœur de l'activité portuaire de Bayonne. Plus de 400 personnes peuvent s'y trouver en même temps pour le travail dans le dernier quart du siècle.

En 1880, l'installation des Forges de l'Adour à Boucau confirme la vocation industrielle du port de Bayonne. Progressivement, l'activité portuaire du quai de Lesseps se déplace vers l'aval, le site devenant trop étroit au regard des besoins.



Carte postale /
Collection Christian Prieur.

Courant 20e siècle

Après 1925, l'ouvrage de défense dit « la pièce noyée » est comblé pour accueillir des infrastructures portuaires et ferroviaires.

Dans les années 1930 un projet de création d'une bourse de travail place Sainte-Ursule voit le jour. On demande également aux frères Gomez, architectes et décorateurs de Saint-Esprit, de construire un bâtiment pour la Direction Interdépartementale des Affaires Maritimes sur le quai de Lesseps.

À cette époque, on compte 11 appontements et 9 grues sur le quai de Lesseps.

En 1971, la SERNAM (Service national des messageries) s'installe dans la double halle des marchandises.

En 1995 est inauguré le pont Henri Grenet qui entérine définitivement le déplacement du port vers l'aval, sa configuration rendant impossible le passage des grands navires.

2/ Les figures du quartier

Vauban

XVIIe siècle

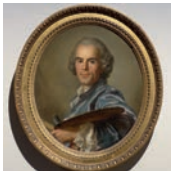
(1633-1707)
Ingénieur -
architecte militaire



Claude
Joseph Vernet

XVIIIe siècle

(1714-1789)
Peintre, dessinateur
et graveur français,
célèbre pour ses marines



Un pèlerin

XVIIIe siècle



Une Ursuline
Marie Haramboure

XVIIe siècle

Installée
à Bayonne
en 1621



Denis &
Charles de Lavoye

XVIIIe siècle

Denis (16... - 1708)
Charles (1674 - 17..)
Ingénieurs en chef





Le quai de Lesseps

XIXe siècle

*Quai de Lesseps
depuis 1878*



Sylvie Larroque

XXIe siècle

*Co-directrice
du cinéma l'Atalante*



Léon Héran

XXe siècle

*(1896-1995)
Imprimeur et journaliste,
habitant du quartier
Saint-Esprit*



Les dockers

XXe siècle



La famille Daverat

XXe siècle

*Ancien garage
Daverat-Automobile
Quai de Lesseps*



Louis & Benjamin
Gomez

XXe siècle

*Louis (1876-1940)
Architecte
Benjamin (1885-1959)
Décorateur*



*"Extrait d'un plan
de Bayonne" (1612).
Médiathèque
de Bayonne.*



Le couvent des Ursulines à Bayonne

En 1535, Angèle Mérici crée en Italie une congrégation vouée à l'éducation des filles qui connaît un succès rapide. Au début du règne de Louis XIII, Mme de Sainte-Beuve fonde à Paris un couvent de religieuses ursulines qui étaient cloîtrées depuis les réformes de Charles Borromée en 1567. L'ordre connaît une large diffusion dans le Sud-Ouest tout au long du siècle.

En 1621, Louise de Ségure, veuve de Louis de Lalande, obtient du couvent de Toulouse fondé en 1604, la venue de quatre religieuses parmi lesquelles Françoise de Saint-Joseph. Malgré le soutien du comte de Gramont et de Mgr Claude de Rueil, évêque de Bayonne, le corps de ville refuse qu'elles s'installent dans le Bourg-Neuf. Leur bienfaitrice les installe dans une de ses métairies au nord de l'Adour, à Saint-Esprit. Elles obtiennent l'assentiment de Mgr Du Sault, l'évêque de Dax, et du chapitre de Saint-Esprit. Grâce à un don de l'évêque, elles se fixent définitivement le 24 août 1624.

Dans sa phase initiale de construction, le couvent coûte à la communauté 17 601 livres. En raison de son succès, il faut créer un dortoir supplémentaire en 1664 pour un montant de 5 000 livres. En 1676, la maison donnée à la fondation, devenue vétuste, est remplacée par un nouveau dortoir qui coûte la somme de 24 000 livres. En 1684, une partie du couvent est endommagée par les travaux de la citadelle, tandis que certains espaces lui sont enlevés. La communauté achète alors une maison et un jardin attenant pour 12 000 livres.

Le couvent se dresse au nord de l'Adour à proximité des bastions de la forteresse. Au nord de l'église, orientée est-ouest, un vaste cloître est bordé par les bâtiments abritant les religieuses et les élèves. Les visites des autorités révolutionnaires en 1792 et les divers plans de la ville font état d'une église flanquée d'une chapelle. Les murs sont ornés de nombreux tableaux. Autour du cloître se trouvent une cuisine, un réfectoire, deux dortoirs, une salle capitulaire et divers bâtiments de service.

Le couvent attire très vite des jeunes filles de la bonne société bayonnaise et de la noblesse landaise. Les Ursulines se consacrent avant tout à l'éducation religieuse et morale des filles mais elles ne refusent pas les pratiques de dévotion, notamment les dévotions christiques. Au cours du XVIIe siècle ces religieuses sont gagnées par les idées jansénistes. Il faut toute l'énergie du capucin Ambroise de Lombez, qui a été confesseur de Marie Leszczynska, pour les ramener à des opinions orthodoxes. Le couvent conserve un recrutement régulier tout au long du XVIIIe siècle. On compte 6 religieuses en 1624, 18 en 1664, 26 religieuses de chœur et 5 converses en 1717. En 1789, il demeure encore 23 religieuses de chœur et 7 converses avec une moyenne d'âge de 44 ans. Les dots qui étaient le plus souvent de 3 000 livres au XVIIe siècle, chutent à 2 000 au cours du XVIIIe siècle. La communauté est démantelée en 1792. Le 6 avril, la municipalité de Saint-Esprit fait descendre les cloches, le 23 septembre, elle met en application la loi du 17 août précédent sur la dispersion des religieux. Dès le 26 octobre, le mobilier est vendu. Le couvent est restructuré comme magasin de vivres. En 1854-1855, l'emplacement de l'ancien couvent est utilisé pour bâtir la gare de Bayonne.

Texte extrait de Laurent Coste (2019).

Texte également tiré de "L'Atlas historique de Bayonne, Ausonius".

Le couvent des Ursulines à Bayonne

XVIIe siècle

Une Bayonnaise entre au couvent des Ursulines à Saint-Esprit

Le 22 février 1683, en présence du notaire bayonnais Charles Dubarbier, Marie Haramboure, fille légitime de Dominique Haramboure et Magdelaine Tendron, tous deux décédés, se présente au couvent des Ursulines au bourg de Saint-Esprit assistée de ses frères, Gratian, Pierre, et autre Pierre, de sa sœur, Jeanne et de son beau-frère Gratian Pedesclaux. La jeune fille et sa famille sont reçues dans le parloir du couvent par la prieure, la révérende mère Françoise Dupruilh, la sous-prieure, Eléonor de Navailles, et la procuratrice religieuse du couvent, Elisabeth Deschaux, représentant les sœurs Ursulines présentes et à venir qui composent la Communauté ; toutes trois sont assistées de Pierre Dumartin, prêtre bachelier en théologie, leur confesseur et syndic. Marie Haramboure déclare qu'elle a résolu depuis longtemps de se consacrer au service de Dieu dans ce monastère, et qu'elle a demandé aux religieuses de la recevoir à l'épreuve ordinaire de celles qui demandent à prendre l'habit religieux. Celles-ci le lui ont accordé et ont résolu de la recevoir comme novice mercredi prochain, le vingt-quatre de ce mois, jour de la fête de Saint Matthieu apôtre. De son côté, pour subvenir à ses besoins sans être à la charge de la Communauté, la jeune fille, par les présentes, s'engage à ce que soit versée aux religieuses à titre d'aumône dotale, la veille de sa profession de foi, la somme de trois mille livres sur les biens lui appartenant, venant de l'hérédité de sa mère (testament du 17/11/1691). De plus, elle désire leur donner la somme de deux cents livres pour la pension de son noviciat avec l'ameublement, les flambeaux et autres choses nécessaires. Les religieuses ayant accepté son offre, la jeune fille prie son frère aîné, Pierre Haramboure, de s'obliger pour lesdites sommes envers les religieuses tant pour sa prise d'habit que pour sa profession de foi. Il est convenu que dans le cas où, pendant l'année de noviciat, Marie Haramboure soit obligée de quitter le couvent parce qu'elle ne peut en supporter les règles et obligations ou qu'elle vienne à décéder, les deux cents livres de la pension et l'ameublement resteront acquis aux religieuses.

Chacun des participants s'engage sur ses obligations et signe l'acte d'aumône dotale avec le notaire et les témoins. Un an après, le 18 mars 1684, les mêmes personnes se retrouvent dans le par-

loir du couvent de Sainte-Ursule au bourg de Saint-Esprit. Marie Haramboure, devenue novice de Saint-Alexis, déclare qu'elle est prête à faire sa profession de foi. Son frère aîné Pierre se dit satisfait qu'il ait plu à Dieu de faire persévérer sœur de Saint-Alexis dans le dessein qu'elle avait conçu de se consacrer à son service et de prononcer les vœux solennels. Aussi se décharge-t-il de son obligation en remettant aux religieuses la somme de trois mille livres en louis d'or, écus blancs de trois livres pièce et autres monnaies ayant cours dans le royaume, afin que la sœur de Saint-Alexis soit entretenue par la communauté tant en santé qu'en maladie. Il avait déjà versé pour la pension de noviciat la somme de deux cent soixante-dix-huit livres. De plus, en qualité d'héritier testamentaire de ladite sœur de Saint-Alexis, il remet à sa demande la somme de cent-vingt livres destinée à être employée pour la décoration de l'autel de la chapelle du couvent, comme cela figure dans le testament qu'elle a rédigé le 19 février dernier. Sommes dont les religieuses lui donnent reçu après les avoir comptées. Les choses matérielles étant réglées, sœur de Saint-Alexis prononcera ses vœux définitifs le lendemain 19 mars, jour de la fête de Saint Joseph.

*Texte extrait de l'acte notarié
de Charles Dubarbier
3E4126 (22 février 1683 et 18 mars 1684).*

Sébastien Leprestre Vauban

XVIIe siècle



Marquis de Vauban
(1633-1707)

*"Messire Sébastien
Le Prestre de Vauban, estampe",
Louis Bernard,
Bibliothèque nationale de France.*

À l'âge de 22 ans, Sébastien Leprestre, marquis de Vauban devient ingénieur militaire responsable des fortifications du roi Louis XIV. À 45 ans, il est nommé commissaire des fortifications puis lieutenant général dix ans plus tard et enfin maréchal de France en 1703.

Homme de guerre au service de la paix et infatigable ingénieur-architecte, Vauban dote le royaume d'une ceinture de 150 forteresses. Quels que soient son rôle et son implantation, chaque forteresse est conçue dans un souci d'économie et d'adaptation aux contraintes locales.

Quand il vient à Bayonne en 1680 accompagné par de Ferry, inspecteur général des fortifications de Guyenne, Vauban est reçu par une délégation du corps de ville à la porte Saint-Esprit et s'installe dans une maison place Gramont (secteur actuel de l'hôtel de ville).

Il inspecte les fortifications existantes et la topographie urbaine. Dans son mémoire, il souligne l'importance de fortifier le faubourg de Saint-Esprit « attendu qu'il est situé du côté de la France avec deux petites hauteurs qui commandent la place, spécialement celle de Castelnau d'où l'on voit les deux rivières haut et bas, tous les ponts, tous les vaisseaux, une bonne partie des fortifications, tout le dedans de la ville qu'on peut battre du canon et des bombes, la ruiner et la mettre en poudre en fort peu de temps ».*

Le chantier suppose des expertises et transactions foncières et d'importants travaux de terrassement pour créer un plateau carré au sommet de la colline. La construction mobilise une main-d'œuvre militaire, mais aussi la population locale. Conçue pour tenir un siège de quarante jours, la citadelle peut abriter 1200 hommes dans ses casernes. Quand il revient cinq ans plus tard, Vauban indique « qu'il n'y a peut-être pas de citadelle dans l'Europe qui ait de si grandes propriétés ».

Si Vauban est connu comme ingénieur et architecte militaire, il déploie aussi ses talents dans l'urbanisme et l'économie. Par bien des aspects, sa pensée et ses écrits préfigurent les philosophes du siècle des Lumières.

* Projet de Monsieur de Vauban sur Bayonne, 30 avril 1680, SHD, cart. 1

Texte extrait de "Atlas Historique des villes de France, Bayonne" (2019) Ausonius.

Également extrait de Pierre Hourmat (1986)

"Histoire de Bayonne", tome 1, Bulletin de la SSLA.

Ainsi que de Nicolas Faucherre (1995), Bayonne, "Enceinte urbaine".



*Vue de la Citadelle depuis
le Quai Amiral Lespes.
Photographie : audap.*







Photographie : Christian Prieur.

Un pèlerin

XVIIIe siècle

Le pont Saint-Esprit et le pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle

Pas un voyageur arrivant de Bordeaux par la route qui ne soit frappé par le grand pont qui franchit l'Adour à sa convergence avec la Nive. Sa construction est due à l'initiative conjuguée de l'évêque Raymond de Martres, du vicomte de Bayonne Bertrand et de sa mère Urraca, avec l'accord des barons du Labourd, vers 1125.

Cette initiative précoce s'explique en grande partie par la volonté de drainer vers Bayonne le flux des nombreux pèlerins se dirigeant alors vers Saint-Jacques-de-Compostelle, qui passent jusque-là plus à l'est, par Sorde, avant de se diriger vers Roncevaux. Le Guide du pèlerin du poitevin Aymery Picaud (vers 1140) ne le répertorie pas dans ses itinéraires, laissant penser qu'il n'était pas encore achevé ou entré dans l'usage à cette date. Ce n'est plus le cas après 1180, le faubourg Saint-Esprit devenant une halte pour les pèlerins avec ses hôpitaux pour les accueillir, ses maisons d'hôtes. En témoigne encore au début du XVIIIe siècle un paysan picard, Guillaume Manier, dans le récit qu'il fait de son pèlerinage à Compostelle* avec quelques camarades de son pays, alors que le pèlerinage n'attire plus les foules :

Dans cette ville [Bayonne] est un faubourg appelé faubourg du Saint-Esprit où nous avons couché chez madame Belcourt, la première maison en entrant sur la droite, avec pour enseigne une coquille de Saint-Jacques attachée au-dessus de la porte. C'est là où tous les pèlerins de Saint-Jacques logent en allant et venant. Cette femme est connue aux quatre coins du monde pour cela [...]

Nous fûmes très bien couchés chez elle.

En fait, les plus pauvres, comme quatre de ses compagnons dont il s'était séparé quelque temps plus tôt avant de les retrouver sur le pont, continuent à coucher à l'hôpital, vraisemblablement alors l'hôpital Saint-Jean : « Ils furent couchés à l'hôpital et nous chez la Belcourt ».

Mais la particularité de la ville qu'il retient, c'est le pont qui enjambe l'Adour qui « se jette dans la mer océane » :

Il y a un superbe pont de bois bâti sur la mer [sic] qui sépare la ville d'avec le faubourg. Ce pont est peint en rouge, fait à peu près dans le goût de celui de Rouen ; il s'ouvre dans le milieu pour donner passage aux vaisseaux, il y a dessus des parapets où sont de distance à autre des sentinelles.

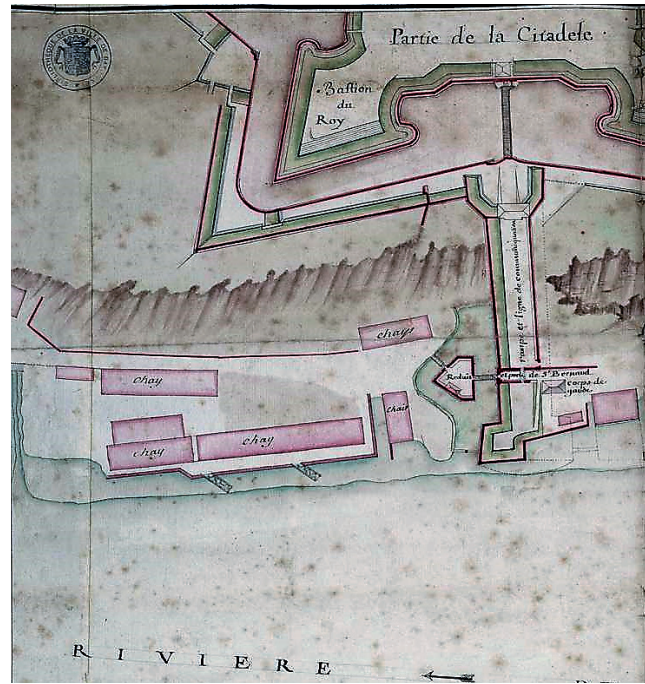
Il apprécie particulièrement de pouvoir y passer à plusieurs reprises sans être inquiété par ces sentinelles qui, selon lui, ont vocation à empêcher la sortie des soldats de la citadelle, sur laquelle, il ne s'attarde pas, pas plus qu'il n'évoque la collégiale proche.

** Texte extrait de G.Manier (1890), Montdidier, "Pèlerinage d'un paysan picard à Saint-Jacques-de-Compostelle en 1726-1728."*

Né dans le diocèse de Rouen en 16.., fils de Nicolas de Lavoye et Anne Duhor. Décédé en activité à Bayonne, le 6 septembre 1708, rue des Tanneries (rue Thiers aujourd'hui). Ingénieur ordinaire, département de Colbert (Marine) en 1671

Denis de Lavoye

XVIIe siècle



"Plan du chais que prétend faire bâtir Monsieur de Lavoye au Saint Esprit et à la porte Marine" (1711), Médiathèque de Bayonne.

Affectations

- 1671 à Brest
- 1683 à l'île de Ré
- 1684 à Port-Louis

En 1687, il a de grosses difficultés pour avoir accepté des pots-de-vin et il est enfermé au château de Brest sur ordre du roi, ce qui ne l'empêche pas de poursuivre sa carrière et de s'engager dans des entreprises privées espérées lucratives. En 1690, ingénieur en premier à Bayonne, il surveille la construction de la citadelle de Bayonne et celle des digues du Boucau. En 1696, il est inspecteur en chef au département de Bayonne. En 1697, il participe à la campagne de Flandres. En 1702-1708, il prend part à la guerre de succession d'Espagne, il est blessé à la tête au siège de Tortosa peu avant sa mort.

Famille

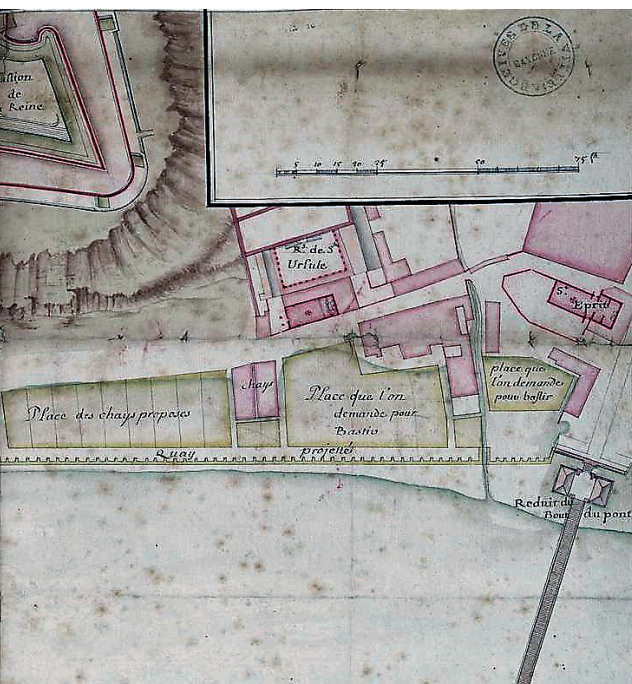
Marié à Brest le 21 mai 1672 avec Suzanne de Roupicquet, fille de noble Michel, sieur du Pin et de Marie Le Roux, décédée le 8 septembre 1687. Il se marie ensuite avec Catherine Bouillet, fille de Louis Bouillet et de Anne Gorges résidant à Paris, sœur d'Henri-Albert, ingénieur. Il a plus de huit enfants, dont trois survivants connus à Bayonne, tous ingénieurs :

- du premier lit, Charles qui succède à son père dans ses différentes activités à Bayonne et Louis Sébastien, ingénieur volontaire mort à Bayonne le 23 juillet 1707.
- du deuxième lit, Louis Denis, né à Bayonne le 3 août 1696, avec pour parrain son frère Louis, ingénieur ordinaire à 17 ans à Bayonne, puis ingénieur en chef à Belle-Ile en 1735, mort le 31 mars 1753.

Activités privées à Bayonne

Arrivé le 1er janvier 1690, il est logé à la maison Montaut qu'il occupe pendant 5 ans et 3 mois. À titre personnel, il s'occupe d'entreprise d'assèchement des marais dans les Landes voisines. Il reçoit ainsi en octobre 1697 du sieur de Castetnau, la seigneurie et caverie de Saint-Barthélemy du Paludar contre la mise en valeur des marais et terres inondées à réaliser dans les dix années à venir ; si dans ce délai, l'opération est terminée, le sixième des terres et droits reviendra au sieur de Castetnau ; en cas de non réalisation, la donation sera nulle et non advenue. Cela paraît avoir été le cas. En 1699, associé à Pierre de Girval, commis au bureau des fortifications, il signe un traité pour l'assèchement du marais d'Orx, dont les travaux commencent en 1701, mais sont vite arrêtés en raison de l'hostilité des habitants et des difficultés à assurer l'écoulement des eaux vers la mer. Parallèlement, il obtient du roi des terrains riverains de l'Adour, depuis le pont Saint-Esprit jusqu'àuprès de la rampe de la Citadelle, qu'il doit aménager par la construction de chais, d'un quai et de cales.

Confirmée par arrêt du conseil du roi du 20 octobre 1702, la cession des terrains à de Lavoye s'accompagne cependant du versement d'une somme de 6 000 livres ainsi que d'une rente annuelle de 10 livres sur les quais, chais et maisons en reconnaissance de sa propriété des terrains. Mais la contestation du chapitre de la collégiale de Saint-Esprit sur cette propriété entraîne le report de l'entreprise après la mort de Denis de Lavoye. Son fils aîné Charles, prend possession des terrains en août 1711. Malgré sa volonté de s'enrichir, l'inventaire de ses biens fait après sa mort, à la demande de sa veuve, témoigne d'une grande médiocrité.



Charles de Lavoye

XVIII^e siècle

Fils aîné de Denis de Lavoye, ingénieur, mort le 8 septembre 1708, et de Suzanne de Roucpiquet, morte le 8 septembre 1687.

Né vers 1674 en Bretagne, retiré à Paris en 1720 ; date et lieu de décès inconnus postérieur à 1727
Sans alliance connue.

Affectations

Carrière d'ingénieur des fortifications à Bayonne

- 1690, ingénieur ordinaire dans le département de Seignelay (marine) sous les ordres de son père
- 1708, ingénieur en chef des places des Pyrénées en résidence à Bayonne
- 1711, ingénieur en chef des places des Pyrénées et brigadier des ingénieurs des armées du roi, Chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, créé par Louis XIV en 1693, pour récompenser les officiers les plus valeureux de ses troupes
- 1703-1713 ; 1719 campagnes d'Espagne ; apprécié du régent Philippe d'Orléans.

Activités privées à Bayonne

Charles de Lavoye, en tant qu'héritier et par bénéfice d'inventaire, succède à son père dans ses affaires en cours (dessèchements des marais de Marenne) et dans son projet de construction de quais, chais et maisons le long de l'Adour sur les terrains le long de la rivière qui lui avaient été octroyés par arrêt du conseil royal du 20 octobre 1702 ; Projet qui avait été suspendu par le différend entre la ville et le chapitre de la collégiale de Saint-Esprit sur la propriété du terrain.

Il obtient le 11 octobre 1710 un arrêt du conseil autorisant la mise en œuvre des travaux envisagés moyennant le dépôt des 6 000 livres en litige entre la ville et le chapitre dans les mains du receveur des consignations de Bayonne, Mathieu de Bruix. Mais la situation n'est clarifiée que le 4 août 1711 avec la renonciation de Catherine Bouillet, la veuve de son père, à l'héritage et la remise des papiers officiels à Charles. Dès le 13 août 1711, il prend possession des terrains clairement délimités en présence du notaire Dugalart. Il est alors imposé selon son rang avec ses domestiques à 22 livres 10 sols de capitation.

La réalisation de cette entreprise va s'avérer assez délicate à mener. Pour la financer et la mener à bien, il crée une société avec deux bourgeois bayonnais, les frères Jacques et David Lafretté, marchands originaires de Montauban, mais bien enracinés dans la ville.

Cette société, comprenant dix articles et déposée chez le notaire Dugalart, le 22 août 1711, est constituée pour la construction sur une partie du terrain concédé de dix chais ou maisons avec des quais au devant. Les associés sont à moitié, mais outre les 6 000 livres versées à la ville, il faut désintéresser l'associé de de Lavoye père, Girval, qui accepte de l'être pour 2 500 livres. Il faut en outre, non sans discussions, faire l'achat d'une bâtisse, assez vétuste, semble-t-il située à la limite des terrains concédés et qui est occupée. Charles de Lavoye, qui associe dans cette opération les Lafretté, en négocie le prix à 3 000 livres sous forme d'une rente annuelle de 150 livres démarrant au 1er décembre 1712. Il faut recruter architectes et marchands de bois pour la construction des quais. Aubert est le maître d'œuvre ; il passe des contrats de fourniture de bois, mais ils sont déficients. Les plaintes pour non-paiement sont fréquentes, calmées par Charles de Lavoye qui bénéficie, là comme ailleurs, du soutien de l'Intendant, comme en bénéficiait son père. Le quai et les maisons qui le bordent vont voir leur construction s'étaler sur plusieurs années à partir de 1712. Un nouveau compte entre les associés est ouvert en août 1716 pour tenir l'état des loyers reçus : on y apprend qu'à cette date six locataires sont enregistrés pour les chais qu'ils louent, le premier depuis le 1er octobre 1713, un second depuis 1714 et les autres depuis l'automne 1715. Il faut attendre les cartes dessinées après 1720 pour y voir figurer des chais ou maisons prévus.

Claude Joseph Vernet

XVIIIe siècle



(1714-1789)
Peintre, dessinateur
et graveur français,
célèbre pour ses marines.

*Louis-Michel van Loo (1768).
Sous licence Creative Commons
Attribution-Share Alike 4.0
International.*



Claude Joseph Vernet naît le 14 août 1714 en Avignon, alors possession pontificale. C'est son père Antoine Vernet, peintre décorateur, qui lui donne ses premières leçons de peinture. Il poursuit sa formation à Rome où il demeure pendant près de vingt ans et y épouse Virginia Parker, fille d'un Irlandais qui a servi dans la marine papale. Après son retour en France, il est admis à l'Académie royale de peinture et sculpture à Paris. En 1753, le marquis de Marigny, directeur général des Bâtiments du roi, lui passe la commande de vingt tableaux représentant « les plus beaux ports du royaume », avec consigne de représenter sur chacun les activités spécifiques de la région. C'est pourquoi ses toiles sont de véritables témoignages de la vie dans les ports français au XVIIIe siècle.

Au final, Vernet ne réalisera que quinze tableaux représentant dix ports (Marseille, Bandol, Toulon, Antibes, Sète, Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Rochefort et Dieppe). Ces œuvres font partie des collections du Musée National de la Marine à Paris.

*Texte extrait
de Léon Lagrange (1864), Paris.
Joseph Vernet et la peinture
du XVIIIe siècle, Librairie académique.*

Le séjour de Joseph Vernet à Bayonne

1759-1760

Venant de Bordeaux où il a laissé sa femme et ses enfants, Joseph Vernet arrive à Bayonne le 9 juillet 1759 avec son fidèle domestique Saint-Jean. Après une nuit à l'hôtel Saint-Etienne, il est logé chez la veuve Duler et se familiarise aussitôt avec les lieux qu'il aura à peindre et les alentours de la ville : visite à la Barre, excursion à Biarritz, promenade en mer... Il se rend sur les berges de l'Adour, cherchant le meilleur point de vue pour poser son chevalet, fait provision de personnages et de détails en dessinant au vol, moyennant une pièce, des hommes et des femmes qu'il y rencontre.

Avant l'arrivée de sa famille, il vient habiter chez M. Labat. On peut penser qu'il s'agit de l'ancienne maison Larchevêque située au bord de la Nive à l'angle du quai Pontraversant et du port de Castets. Le couple se mêle à la vie sociale bayonnaise : dîners chez Pascallon, soirées au théâtre, visite à l'évêque Guillaume d'Arche qui sollicite Vernet pour la décoration de la cathédrale. Le peintre va jouer l'intermédiaire entre le prélat et les artistes de Paris qu'il a sollicités afin de fournir l'autel, les dessins des chandeliers et des grilles ainsi que des tableaux pour orner le chœur de l'édifice. Satisfait, l'évêque offre une assiette en argent à Mme Vernet et du chocolat au peintre.

La famille fait des excursions dans les environs de Bayonne et des promenades en mer... Vernet se rend plusieurs fois au Boucau pour observer des naufrages de bateaux. Il aime la mer et la tempête océane le fascine. Il poursuit sa provision de personnages typiques pour agrémenter ses deux vues du port de Bayonne.

En juin 1760, la famille se rend au Basté à Saint-Pierre-d'Irube où sa femme Virginia accouche le 20 juillet d'une fille prénommée Émilie qui va connaître un destin tragique. Mariée en 1776 à l'architecte François Chalgrin, elle est compromise dans une affaire de vol pendant la Révolution. Arrêtée le 25 juin 1794, elle est condamnée par le tribunal révolutionnaire et guillotinée un mois après sur la place de la Nation.

Les deux vues du port de Bayonne

La commande des Ports de France est assortie d'un « Itinéraire », rédigé par Pèlerin, le Premier Commis à la Marine. Ce document très précis indique au peintre les ports qu'il doit représenter, le nombre de vues qu'il doit exécuter sur place, les endroits qu'il doit laisser de côté et les scènes qu'il doit dépeindre afin d'illustrer au premier plan les activités spécifiques et les coutumes locales de la région. Vernet doit rendre une vue des lieux fidèle et en même temps agréable à regarder.

À Bayonne, le peintre suggère de faire deux vues car il estime qu'il ne peut inclure la ville dans un seul tableau, et Marigny autorise

Vernet à réaliser deux tableaux du port de Bayonne pour maintenir le réalisme de la représentation. Le peintre peut ainsi rendre compte du port de manière exhaustive en réalisant deux pendants consacrés au même thème, pratique très en vogue à l'époque.

À Bayonne, la vue aurait dû comprendre une flottille de corsaires revenant avec leurs prises afin d'honorer la glorieuse conduite des marins bayonnais dans la guerre de course. Vernet a préféré montrer l'activité des chantiers navals bayonnais et le commerce fluvial qui anime de manière colorée les rivières et les quais de la ville.

Ces deux tableaux du port de Bayonne constituent des miroirs de la vie bayonnaise. Ils font œuvrer devant nous, à l'heure du coucher du soleil, des hommes et des femmes, des ouvriers de la mer et de la rivière, des gens de la terre. Ils illustrent la grande variété des embarcations en usage sur la Nive et sur l'Adour. Ils nous offrent la plus belle vue sur la ville et la confluence, sur l'enfilade des ponts en bois sans même oublier la cage du cubainhedy (trempe cul) au pont Pannecau, une belle perspective sur la cathédrale et les frondaisons des Allées Marines, avec en arrière-plan la ligne d'horizon des proches Pyrénées.

Les figures pittoresques de la vie locale n'ont pas été omises : Espagnols, Basques arborant le béret, tilloliers, chalentiers, marchandes de beurre, marchandes de poisson frais, bergères, porteuses d'eau, carrosse à bœufs, cacolet, marins et soldats, et même une ronde de femmes jouant à la « troupiole » (lancer de cruche).

Le premier tableau est achevé le 9 juillet 1760 sous l'œil intéressé du corps de ville qui attend de leur exposition à Paris l'année suivante un peu de gloire et de renom pour la vieille cité et son port. Au Salon de 1761, Diderot eut un regard critique sur l'œuvre de Vernet : « Les deux vues de Bayonne que M. Vernet a données sont belles, mais il s'en faut beaucoup qu'elles intéressent et qu'elles attirent autant que ses compositions précédentes. Cela tient au moment du jour qu'il a choisi. La chute du jour a rembruni et obscurci les objets. Il y a toujours un grand travail, une grande variété, beaucoup de talent, mais on dirait volontiers en les regardant : à demain, lorsque le soleil sera levé ».

*Jean-Pierre Henri, Joseph Vernet
et ses vues du port de Bayonne.
Bulletin SSLA Bayonne (1943).*

*Ces deux tableaux font partie
des collections du Musée National
de la Marine à Paris.*

*Tableau
de Joseph Vernet
« Vue du Port de Bayonne,
prise à mi-côté
sur le glacis
de la Citadelle en 1760 »*



*« Deuxième vue du port
de Bayonne
prise de l'Allée
de Boufflers, près de
la porte de Mousserolle
en 1761 »*



*Au second plan, on peut voir
les chais de de Lavoye.*



*Les lavandières aux pieds nus,
le pliage du linge*



*L'entrée de la Citadelle et
le transport d'un mouton*



Le chevrier et son troupeau

*Détails de la 1^{ère} vue
du Port de Bayonne :*

*Scènes de vie entre les chais
et la colline de la Citadelle.*



7 Bayonne Quai de Lesseps

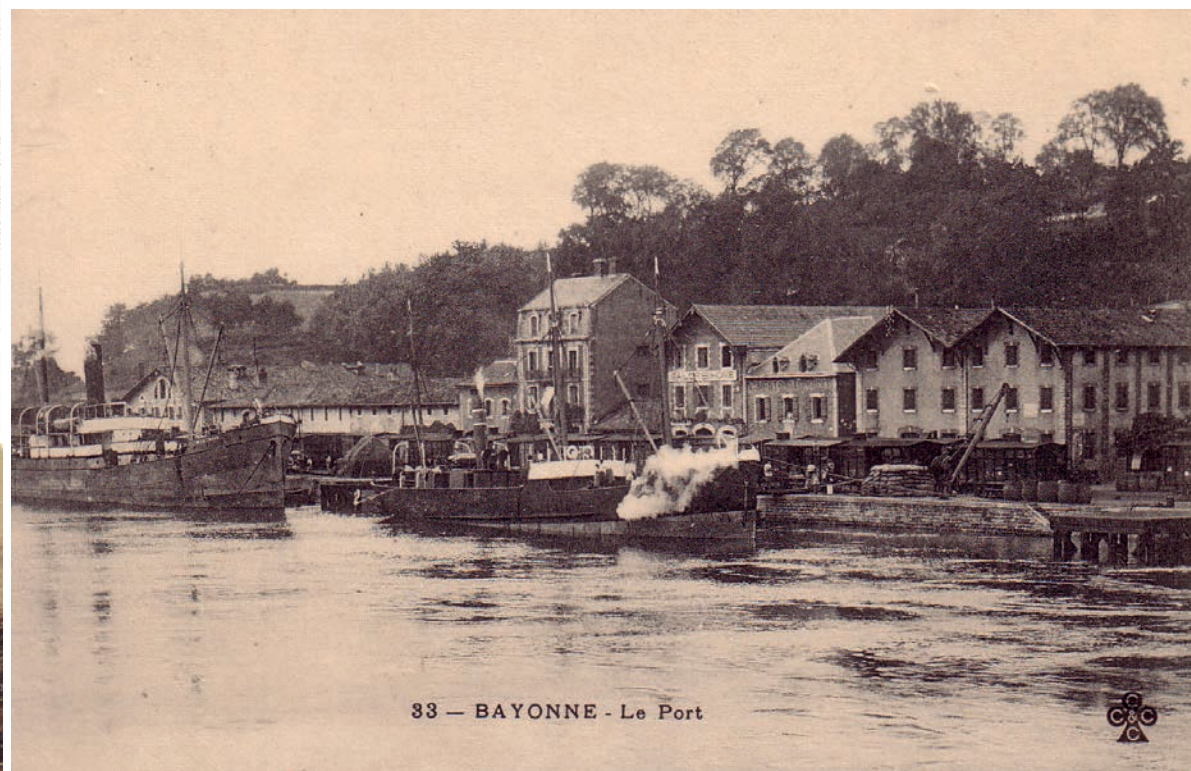
Edition F Forest, Lib.-Pap., Bayonne

*Cartes postales /
Collection Christian Prieur.*

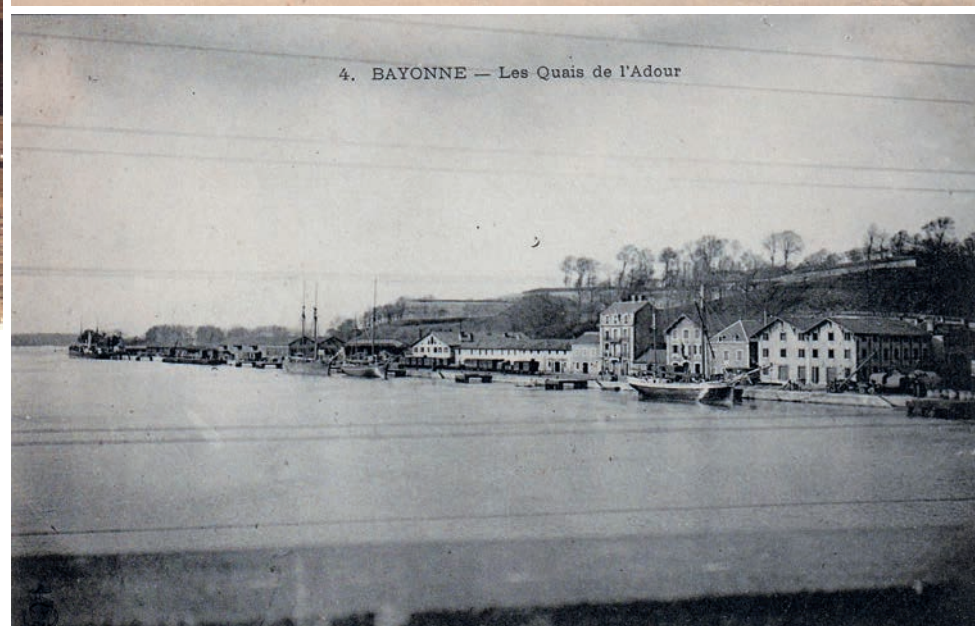


Le quai de Lesseps

XIXe siècle



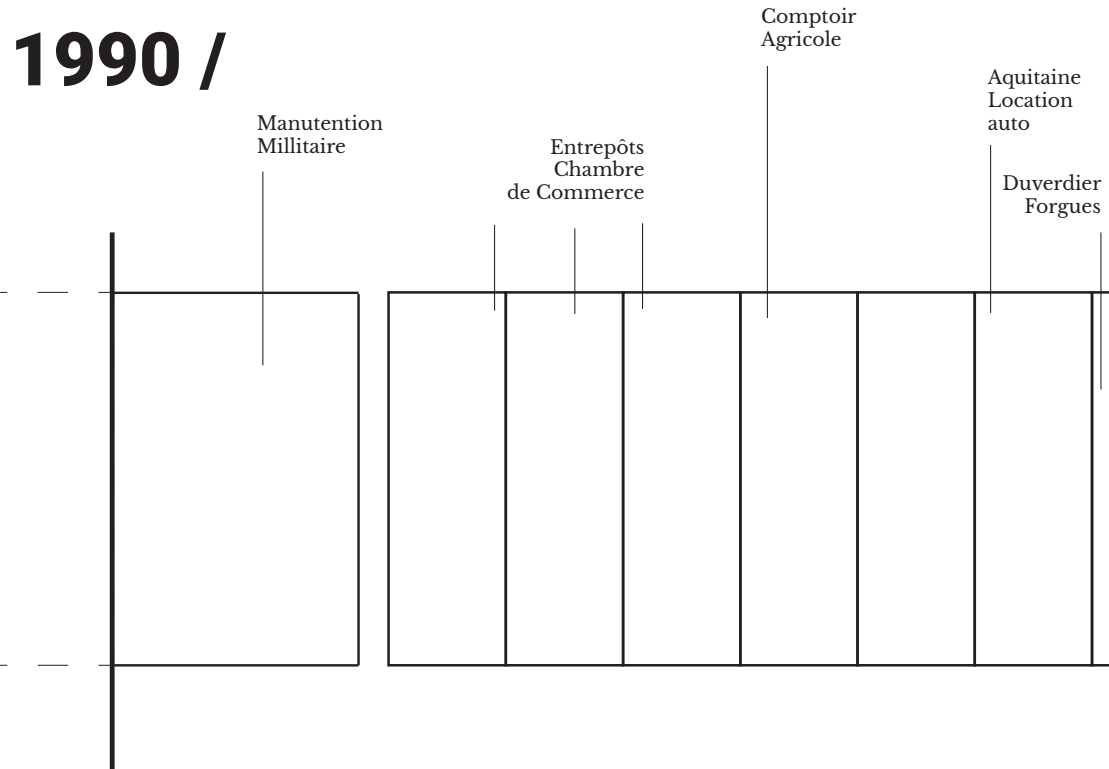
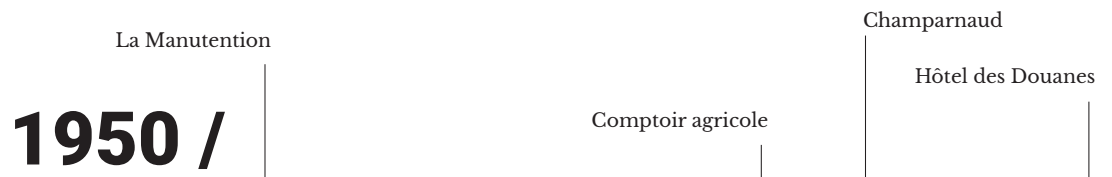
33 — BAYONNE - Le Port



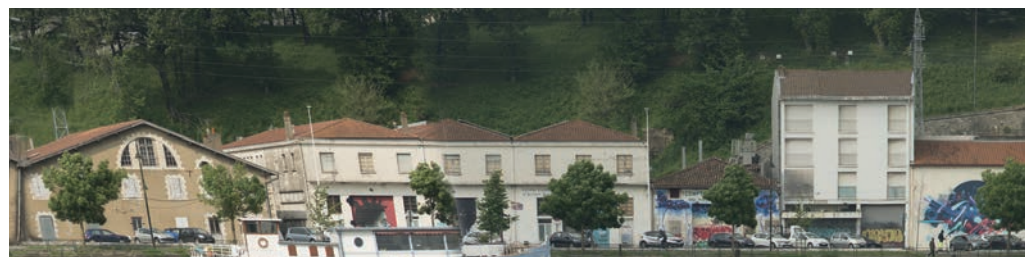
4. BAYONNE — Les Quais de l'Adour

D'abord quai de de Lavoye, puis quai Dartaguiette, ensuite de la Manutention, il prend en 1878 le nom de quai de Lesseps, en référence à une vieille famille Bayonnaise, dont est issu de Ferdinand de Lesseps, ingénieur du canal de Suez.

Occupation des locaux



2022 /



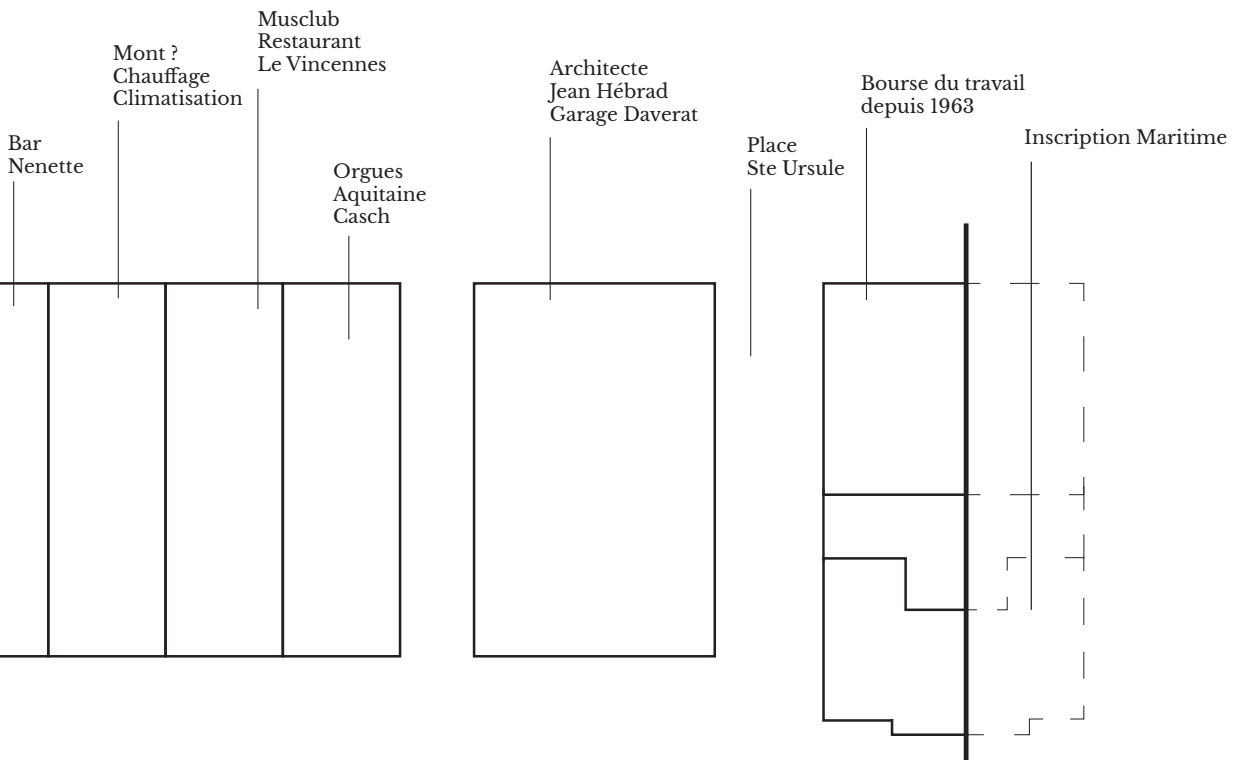
Quai de Lesseps



Esso Peugeot
 Poliet et Chausson
 Espadrille Olivera
 L'inscription Maritime



*Photographie :
 Carte postale /
 Collection Christian Prieur.*



*Photographie :
 audap.*

Les Dockers

XXe siècle



Carte postale /
Collection Christian Prieur.

Le nom anglais "dockers" inconnu chez nous autrefois, est celui que l'on donne aujourd'hui à tous les ouvriers des quais; quelles que soient les tâches qu'ils remplissent, soit à bord, soit à terre. Les dockers se composaient de journaliers de Bayonne (de St-Esprit surtout) et des environs : Boucau, Tarnos, Ondres, Mouguerre, Villefranque, etc. Parmi eux se trouvaient de véritables athlètes joignant, à une agilité extraordinaire. Si la conduite de certains d'entre eux n'était pas exempte de tout reproche, ils étaient tous très courageux et n'hésitaient pas à se jeter dans l'Adour lorsqu'un camarade y tombait accidentellement.

Chaque équipe de déchargement d'un navire se composait de porteurs, de caliers, d'un peseur-juré avec des assistants et aussi des servants du treuil, sauf cependant pour les voiliers où l'équipage assurait ce service. Le nombre d'équipes variait suivant l'importance du navire. Le charbon et les céréales arrivant en vrac, il fallait au calier non seulement des bras solides pour charger corbeilles ou sacs en vitesse, afin de ne pas ralentir le potage, mais encore un estomac capable de supporter et la poussière de charbon et celle du blé.

Le plus souvent les caliers étaient des hommes robustes encore mais dont les jambes fatiguées se refusaient au potage. St-Jean décédé récemment, à la suite d'un accident survenu en rivière, était un des meilleurs caliers. Le peseur recevait, sur la bascule, la corbeille de charbon ou le sac de céréales venant de la cale; il en réglait le poids. Deux assistants enlevaient ensuite la corbeille et la posaient sur le dos du porteur. Pour les céréales, à côté de peseur se trouvait le lieur qui, après chaque pesage, attachait rapidement le sac et le poussait, sur le dos de porteur prêt à le recevoir.

Ces diverses opérations se faisaient à une vitesse qui atteignait bien souvent deux sacs à l'heure.

Le travail le plus fatigant était le portage, surtout celui du charbon nécessitant une corbeille et une hougne, soit un poids supplémentaire de dix kilos, la charge totale atteignait le poids très respectable de quatre-vingt-dix kilos. Par contre, pour les céréales, le poids du sac était insignifiant.

La hougne, sorte de hotte formée avec un sac garni de paille ou de rognures, avait, au sommet, une alvéole dans laquelle se logeait la tête du porteur; la partie reposant sur les épaules était renflée de telle manière qu'elle formait, au-dessus, une petite plate-forme sur laquelle se plaçait la corbeille chargée.

Se suivant à la file et à une vive allure, les porteurs ne peuvent réduire leur vitesse sans diminuer, d'autant, celle de leurs camarades et, par suite, sans que le rendement et les bénéfices s'en ressentent; mais le cas ne se produit que très rarement, il y a chez ces hommes une grande émulation, l'appât du gain est aussi pour eux, un puissant stimulant.

De tous les travaux des quais, le portage est le plus fatigant. La rance s'inclinant à chaque marée devient glissante et le va-et-vient du bâtiment au dépôt, parfois éloigné, se traduit, en fin de journée, par une marche atteignant quelquefois une trentaine de kilomètres.

Les porteurs de blé n'étaient pas plus favorisés que les porteurs de charbon. Si, ceux-ci, avec la corbeille et la hougne avaient une charge supérieure de dix kilos à celle de leurs camarades, le montage en vitesse, quelques fois à un deuxième étage, avec un sac pesant quatre-vingt kilos sur l'épaule, nécessitait un grand effort chez ces derniers.

*Extrait du texte "Le vieux Saint-Esprit
Souvenirs d'un Bayonnais"-
Peillic, Collectif,
Pierre Hourmat et Jean Lamarque.*

Labéguerie et sa femme restent dans le cabinet du juge d'instruction, avec Me Simonet. Me Ritou est reparti sans assister à l'instruction.

Au cours de la confrontation avec les Labéguerie, restés très affirmatifs, le docteur a continué à tout nier.

A 4 heures et demie tout était terminé et la femme Labéguerie regagna la prison.

Les Dockers en grève

Cette nuit les ouvriers du port de Bayonne, hisseurs, arremeurs, porteurs et caliers, à la suite d'une réunion qu'ils venaient de tenir à la Bourse du travail, décidaient de se mettre en grève.

On sait que ces ouvriers se font maintenant désigner sous le nom de dockers, plus moderne parce que étranger.

Donc les « dockers » se mirent en grève cette nuit et le firent savoir dans la matinée à la population, par une promenade qui resta pacifique, mais qui n'en fut pas moins une manifestation révolutionnaire.

C'est en effet au chant de la sanguinaire « Internationale » et de la « Carmagnole » qui n'est qu'un cri de guerre contre le patronat, que 300 dockers environ parcoururent la ville et les quais, ils étaient précédés d'un drapeau dont le bleu et le blanc avaient été soigneusement roulés pour ne laisser voir que la couleur rouge. Le drapeau rouge était donc de la promenade.

Les dockers s'arrêtèrent devant toutes les maisons de manutention du port pour y chanter un couplet de « l'Internationale », puis ils se rendirent au quai de Lesseps où ils se séparèrent à midi après s'être donné rendez-vous pour une heure, leur intention étant à ce moment d'aller au boucau pour débaucher les camarades.

Cette grève ne paraît pas être un mouvement spontané. Depuis quelque temps, en effet, on avait signalé la présence à Bayonne de quelques meneurs de Bordeaux et tout paraissait prêt pour que la grève éclatât au premier incident.

Cet incident se produisit hier vers 2 heures, à bord du « Kinesdyke » en déchargement au quai de Lesseps.

À la reprise du travail de l'après-midi, le contre-maître de la maison Worms, vit Etchegaray qui n'avait pas été embauché pour le travail remplaçant à bord un hisseur qui d'ailleurs se trouvait encore à bord. Le contre-maître dit son étonnement à Etchegaray, le pria de quitter le travail et se retira.

Il faut dire que l'étonnement du contre-maître était d'autant plus compréhensible qu'il savait Etchegaray occupé par la mairie, depuis quelques jours pour les opérations du recensement.

Lorsque, une demi-heure plus tard, vers deux heures, le contre-maître revint, il vit que tous les travailleurs du « Kinesdyke » avaient abandonné le travail. Ils tenaient réunion à ce moment devant le bateau et décidaient d'aller demander une augmentation de salaire pour les hisseurs, à la maison Worms.

Deux jeunes délégués de 19 ans furent en effet envoyés au Directeur de la maison Worms, qui refusa l'augmentation demandée. Dans la soirée, les délégués offrirent des pourparlers en promettant de reprendre le travail ce matin.

Mais, au même moment, tous les dockers du port étaient invités à une réunion à la Bourse du travail, pour le soir à 8 heures.

C'est à cette réunion que la grève fut décidée. Les dockers établirent une liste de revendications qu'ils firent parvenir à toutes les maisons de manutention du port, sous la forme du projet de contrat suivant :

Bayonne, le 3 mars 1911.

Messieurs X...

Bayonne.

Les soussignés d'une part, La Maison X... d'autre part,

MM. St-Jean, Noblia, Dartiguelongue, Haramboure, représentants le Syndicat du Port de Bayonne-Boucau, décident d'un commun accord qu'à dater de ce jour, les conditions de travail seront les suivantes :

1° Le travail à l'entreprise est supprimé.

2° Seul le travail à la journée est admis.

3° La durée du travail ne devra dans

aucun cas dépasser 10 heures.

4° Le salaire des hisseurs et arremeurs est fixé à six francs.

5° Le salaire des porteurs et caliers est fixé à huit francs.

6° Toute demi-journée commencée devra être payée intégralement.

7° Tout ouvrier embauché et qui pour les raisons suivantes : intempéries, manque de matériel, ne pourrait travailler sa demi-journée lui sera payée.

8° Les heures supplémentaires seront payées en double.

9° Le travail des dimanches et jours fériés est supprimé.

10° Si toutefois pour une raison quelconque le patron est obligé de réduire son personnel, il sera tenu d'en informer les ouvriers avant la fin du travail.

En foi de quoi nous signons.

St-Jean, Haramboure, Noblia, Dartiguelongue.

Les Directeurs des maisons décidèrent aussitôt de se réunir pour prendre une décision, mais ils ne tardaient pas à apprendre que les dockers, au cours de leur promenade, avaient menacé ceux de leurs camarades revenus au travail et encore les porteurs de charbon à domicile.

Ils avisèrent aussitôt la municipalité de ces faits d'atteinte à la liberté de travail.

À midi, nous apprenions qu'une réunion des Directeurs des maisons devait avoir lieu à la mairie.

AU BOUCAU

Dans la matinée, les dockers du Boucau se réunissaient et décidaient de se joindre à leurs camarades de Bayonne. Vers une heure, ceux-ci se groupaient au nombre de 250 environ, sur le quai de Lesseps et précédés d'un clairon et d'un drapeau rouge.

Ils dirigeaient vers le Boucau. Un second drapeau rouge est porté au milieu du groupe. On annonce que les grévistes de Bayonne reviendront dans la soirée, avec leurs camarades du Boucau, pour faire une manifestation.

SUR LE QUAÏ DE LESSEPS

Sur tous les quais le travail est suspendu, cependant un navire est en déchargement encore au quai de Lesseps, où quatre gendarmes et douze agents de police sont en permanence.

LE RETOUR DU BOUCAU

C'est vers quatre heures que les dockers reviennent à Bayonne après avoir fait une manifestation dans les rues du Boucau. Grossi par les éléments du Boucau, les manifestants sont bien 500 au moins lorsqu'ils passent le pont Saint-Esprit, toujours précédés du drapeau rouge et chantant « l'Internationale » et la « Carmagnole ». Ils passent devant la mairie et parcourent les quais. Aucun incident ne s'est encore produit. D'ailleurs le « Flandre » en déchargement au quai de Lesseps, a pu terminer le travail avant leur retour.

LA REUNION DE LA MAIRIE

LES MESURES D'ORDRE

La réunion dont nous parlons plus haut a eu lieu à la mairie à 2 heures et demie.

MM. Lacombe et Ritou, adjoints, y assistaient ainsi que M. le commissaire central. Toutes les maisons intéressées y étaient représentées. Les directeurs de ces maisons ont demandé que la liberté du travail soit assurée.

Comme il ne serait pas possible d'assurer l'ordre avec le nombre d'agents et de gendarmes dont dispose Bayonne, il a été décidé que la troupe serait réquisitionnée pour garder les quais et protéger au besoin les ouvriers qui seront embauchés pour décharger les navires.

Nous espérons que l'ordre ne sera pas troublé et que la troupe n'aura pas à intervenir dans ce conflit.

UN COMMUNIQUE

Les représentants d'une vingtaine de maisons de commerce et d'entreprises de manutention de Bayonne et du Boucau se sont réunis samedi à 2 heures à la mairie de Bayonne afin d'examiner les mesures à prendre par suite de l'arrêt général du travail sur les quais et dans les magasins annexés.

À l'unanimité, les maisons représentées ont décidé qu'elles ne pouvaient accepter les revendications formulées au nom des grévistes par le syndicat des ouvriers du port.

M. Forsans en bonne compagnie

Si M. Forsans, « maire et sénateur », qui le premier prit la défense du doc-



Carte postale /
Collection
Christian Prieur.

Union des Syndicats des Basses-Pyrénées

Chomons et Manifestons

LE PREMIER MAI!

Le 1^{er} Mai est pour les travailleurs de tout pays le jour où sont clamés leurs haines et leurs espoirs.

C'est en chômant et en manifestant partout à la fois que les esclaves du travail, citadins ou paysans, affirment leur volonté d'en finir avec un régime de décomposition sociale.

C'est en chômant et en manifestant que les ouvriers, seuls artisans de la richesse, montrent leur désir de vivre dans la paix par le travail et l'amour universel sans distinction ni de races, ni de sexes, ni de frontières.

Mais ce 1^{er} Mai 1911 revêt pour notre région un caractère tout particulier.

Il doit être le couronnement des récentes grèves des dockers et des boulangers.

Il doit être la protestation véhémentement contre le régime de brutalité et de mauvaise foi de la gent patronale.

Il doit être la protestation contre l'œuvre de basse vengeance à laquelle se livrent actuellement les autorités bayonnaises pour être agréables à la bourgeoisie dont elles sont l'émanation.

Tous, Syndiqués, Chomez et Manifestez!

Programme de la journée :

REUNIONS LUNDI 1^{er} MAI 1911

A Boucau, à 9 h. du matin : salle Dartigue.

A Bayonne, à 10 h. 1/2 du matin : Bourse du Travail.

A Biarritz, à 10 h. 1/2 du matin : Bar des Pyrénées.

L'après-midi, meeting en plein air au lac Chiberta (route de la Barre).

La Coopérative l'Espérance fournira sur les lieux des provisions de bouche et des boissons.

Les dernières dispositions pour l'après-midi seront prises dans les réunions du matin ainsi que la fixation du rendez-vous.

En cas de mauvais temps, réunions pour les trois villes, à 3 h. de l'après-midi, Bourse du Travail.

Louis et Benjamin Gomez

XXe siècle



Louis (1876-1940)
Architecte
Benjamin (1885-1959)
Décorateur

Les frères Louis et Benjamin Gomez sont nés à Bayonne. Louis, l'aîné, est architecte, diplômé de l'École des Beaux-Arts de Paris en 1905 ; Benjamin, le cadet, est décorateur formé à l'École des Beaux-Arts de Bordeaux puis à Paris.

À partir de 1925, les deux frères s'associent et œuvrent pratiquement toujours ensemble, bien qu'ils aient chacun leur propre cabinet : Louis à Biarritz, Benjamin à Bayonne. Dans l'entre-deux-guerres, la Côte basque et le sud des Landes connaissent un essor important de la villégiature balnéaire qui offre aux frères Gomez de nombreuses opportunités. Ainsi vont-ils produire ensemble plus de 550 projets dont plus de 300 seront réalisés. Parmi leurs œuvres figurent les meilleurs exemples du style néo-basque et Art déco de la région.

Les deux frères se complètent parfaitement : Louis est un architecte brillant et reconnu, Benjamin travaille plus particulièrement le mobilier et le décor. Attentifs aux désirs de leurs clients, ils savent allier tradition et modernité, adaptant l'architecture traditionnelle et l'esprit régional à une distribution moderne. Leurs réalisations s'inspirent des fermes du Labourd, de l'architecture basco-landaise et aussi des modèles espagnols. Leur style va du néo-classicisme au modernisme en passant par l'Art déco, on parle de style néo-basque. En fait, sous leurs deux signatures, Louis et Benjamin ont élaboré un style personnel : le style Gomez.

Grâce à la formation et à la personnalité singulière de Benjamin, tout à la fois décorateur, créateur de mobilier, peintre, aquarelliste, écrivain, les arts appliqués jouent un rôle très important dans leurs réalisations. Ils font travailler des artistes et artisans locaux : le sculpteur Lucien Danglade, les frères Cazaux, céramistes, les

peintres Maggie Salcedo et Ramiro Arrue, les ferronniers Brandt et Schwartz, l'ébéniste Louis Malagarie...

Benjamin est aussi un homme politique, c'est lui, en tant que conseiller municipal, qui propose, en 1932, la mise en place de fêtes traditionnelles basques devenues les fameuses Fêtes de Bayonne.

Leur œuvre est riche et diverse. Il s'agit surtout de maisons individuelles comme la villa Malaye construite au bord de l'Adour, mais aussi d'immeubles de rapport, de boutiques à la mode et même de logements sociaux. L'administration leur confie la réalisation à Bayonne des bâtiments des Affaires maritimes, des Ponts et Chaussées et des Douanes. Des grandes enseignes comme « Aux Dames de France » (aujourd'hui les Galeries Lafayette) ou Félix Potin leur demandent le réaménagement de leur magasin. Ils jouent aussi un rôle important dans le développement de la nouvelle station balnéaire d'Hossegor (Sporting-Casino, Hôtel du Lac, bâtiment du golf, villas du front de mer, ...).

*D'après le texte
"Architectes en Pays basque"
Jean-Claude Lasserre,
Odile Contamin (1920-1930).
COLLECTION GUIDES
DE LAQUITAINE - 4e édition
Edition Le Festin.*



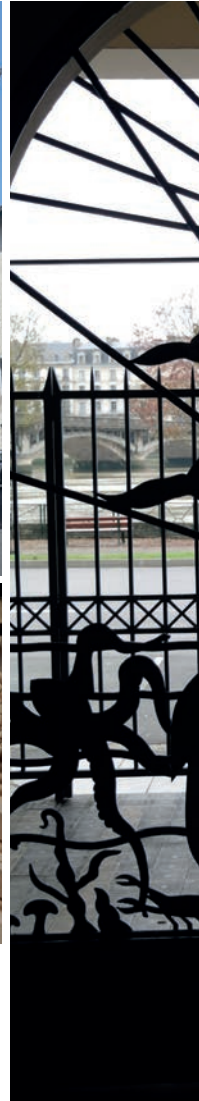
"Villa Malaye"
Photographies : Christian Prieur.



Archives municipales de Bayonne,
Jean Idiart.



LE DID





L'inscription maritime, commande de la ville de Bayonne à Louis et Benjamin Gomez, est un manifeste du courant Art déco. Le bâtiment est daté de 1933.

Sa fonction est sans cesse rappelée dans sa décoration ; sa façade, son porche, sa porte typiquement Art déco invitent à entrer dans la faune et la flore marine. Les armoiries de Bayonne symbolisent le rôle prépondérant de la navigation et des activités portuaires dans la ville. Bâtiment élégant, sa symétrie, dont la porte est l'axe, renvoie au bâtiment des Ponts et chaussées et des Douanes, aux allées Marines tout comme l'esprit Art déco qui anime ces administrations. Depuis 2015, il abrite l'espace d'art contemporain de la ville de Bayonne « le DIDAM ».

*Le DIDAM depuis l'autre rive de l'Adour.
Photographies :
Service de presse Ville de Bayonne,
Christian Prieur et audap.*

Léon Herran

XXe siècle

1896-1995

Imprimeur et journaliste,
habitant du quartier Saint-Esprit



Issu d'une très ancienne famille « du » Saint-Esprit, il est né le 28 décembre 1896 rue Sainte-Catherine et est resté toute sa longue vie (il est mort le 2 février 1995) attaché au quartier de son enfance. Cet autodidacte a collaboré à plusieurs journaux locaux, d'abord comme technicien, puis comme rédacteur. Son appétence pour la culture gasconne et bayonnaise l'a conduit à s'impliquer dans les institutions qui y avaient trait : il fut ainsi Secrétaire perpétuel de l'Académie Gasconne et, pendant cinquante ans, vice-président de la Société des Sciences Lettres et Arts.

Grâce à ses Chroniques bayonnaises, parues dans le Sud-Ouest et réunies en un volume édité en 1972, préfacé par le Dr Henri Grenet, Maire de Bayonne, ce sont les lieux et les figures populaires de Bayonne et du Saint-Esprit des premières décennies du XXe siècle qui revivent, avec la nostalgie de celui qui les décrit, constatant leur évolution ou leur disparition. Que de portraits pittoresques se dessinent sous sa plume, que de cris de la rue se font entendre. « Ne parlons pour les évoquer que des marchandes de quatre saisons, la Pijoulette ou la Biraben, si populaires au quartier Saint-Esprit. Elles eurent leur heure de gloire ».

Mais plus qu'à ces personnages hauts en couleurs qui émaillent ses récits, nous intéresserons plutôt ici au quai de Lesseps qui n'est pas oublié dans ces évocations. Ainsi, à propos des vacances scolaires et des baignades qui les accompagnaient, Léon Herran écrit :

« En dehors de ces baignades [en mer] nous avons ce que nous appelions « au fond du quai » de Lesseps, une grande cale à l'abri de tout témoin et le plus souvent déserte. Plus loin, c'était la « Pièce noyée » aujourd'hui asséchée. Que de plongeurs, de brasses ! ». Tout cela n'était pas sans danger cependant, et de citer les accidents survenus à deux de ses frères, l'un ayant la cuisse entaillée et soigné à la pharmacie Bayle sur la Place, l'autre étant en sautant tombé dedans un baril de goudron d'où l'on eut beaucoup de mal à l'extirper. Mais ce sont avant tout les activités du quai, activités disparues au moment de la rédaction de ses chroniques, qui le retiennent. « Mais revenons à notre quai, avec au début du siècle, ses nombreux et immenses dépôts de charbon, ses magasins de blé, les uns en provenance d'Angleterre, les autres de Russie. Il faut ajouter que les grands cargos s'amarrèrent à ce quai.

Ils étaient déchargés par une foule de dockers portant sur leurs épaules la hougue et circulant sur les rances reliant le navire au

quai, pour aller jusqu'au quai ou dans les wagons.

Ces cargos arrivaient en pleine mer et je me souviens notamment du Knarwater entraîné par le courant et la force de sa propre propulsion qui alla buter contre le pont en endommageant le parapet. Sur le quai, quelques guinguettes de bois agrémentées de feuillage, où l'on ne se faisait pas faute de se désaltérer.

[...] Au fond du quai, de vastes abris couverts détenaient les cargaisons de guano contenues dans de petits sacs de toile ».

Aujourd'hui, en 1972, tout cela a disparu et la chaussée elle-même est remise à la circulation, le quai est sillonné par d'innombrables voitures, l'ancienne rue Sainte-Ursule devenue avenue du Dr Delvaillie est quasi déserte, nous précise Léon Herran. C'est sans doute la proximité de la Citadelle qui permit d'installer la Manutention militaire sur le quai alors de Lavoye, avant qu'il ne devienne quai de Lesseps en 1878, nous dit notre chroniqueur :

« Cette dernière fut édifiée en 1820 et comprenait avec le logement de l'officier gestionnaire et des bureaux annexes, un vaste fournil comportant quatre superbes fours. Je me souviens de la Manutention et des soldats allant à la corvée de pain, sortes de boules rondes à la croute dorée. Ce qui excitait notre curiosité d'enfant -et notre gourmandise- c'étaient les biscuits fabriqués à la manutention que les biffins en blousons et pantalons blancs nous offraient. Il faut reconnaître que ces biscuits destinés aux provisions de guerre auraient été délicieux si nos jeunes dents de loup étaient arrivées, non sans peine, à les croquer.

Le quai, les wagons, les navires, plus tard les grues, tout cela n'est plus qu'à l'état de souvenirs. L'activité du port s'est reportée plus loin... ».

Mêlant souvenirs personnels et tableaux des espaces urbains, Léon Herran nous donne ainsi des clés pour restituer le passé de ce que nous voulons transformer à nouveau.

MON VIEUX BAYONNE

Léon HERRAN

Edition Librairie Limarc
André Cadier

*"Mon vieux Bayonne",
Léon Herran et Pierre Hourmat,
Date de parution : 01/01/1980.
Éditeur : FeniXX réédition numérique
(Limarc).*



*Photographies :
Mikel et Pello Daverat.*

Mikel Daverat, artiste.

« Mon père m'a laissé dès 2008 son garage, j'étais cuisinier durant une dizaine d'années mais je voulais être artiste peintre :

- 2009 l'association "7 quai de lesseps" est créée dans le but de promouvoir des événements artistiques. (Benoît Labarthe, Marie Peyronnet, Damien Nicolau et Mikelpollo).
- Un festival de musique électronique "electrogasna" avec 20 artistes s'est déroulé durant les fêtes de Bayonne en 2009.
- 2011 participations à " la nuit des musées " : le 7 quai de lesseps est devenu une vitrine d'exposition allumée toute la nuit, en parallèle nous exposons au musée basque et de l'histoire de Bayonne lors de cet événement.
- Des expositions d'amis artistes ce sont succédées avec des échanges, rencontres et l'accueil d'artistes en manque d'espace.
- Sur le quai on improvisait des repas où habitants du quartier et curieux nous rejoignaient à table.
- Jusqu' à faire une exposition collective rendant hommage au lieu en juillet 2014. »

Dans les années 1920, Marcel Daverat, né en 1905, installe un garage automobile au 95 rue Maubec. A la fin des années 1960, la famille « descend » au 7 Quai de Lesseps. Outre une enseigne aux couleurs de la marque italienne Fiat, le garage fournit des voitures de luxe à Charles Pozzi, également importateur parisien des Ferrari en France. Lorsque « Carlos » vient de Paris pour ses affaires à Bayonne, il séjourne face à la gare dans une chambre de l'hôtel Côte Basque ; ce dernier est tenu par les grands-parents maternels de Pello Daverat, lui-même né en 1941. La famille est donc très bien implantée Rive Droite.

La famille Daverat

XXe siècle



Garage Marcel Daverat, 95 rue Maubec.



*Pello Daverat devant l'ancien garage
Daverat-Automobile.*



*Ancien garage Daverat-Automobile
Quai de Lesseps*

*Photographies :
BTS audiovisuel Bayonne-Biarritz.*

Face à l'Adour, à deux pas de la gare, « Daverat Automobiles » vend et entretient des Ferrari mais aussi des Jaguar... La convivialité règne sur le quai de Lesseps entre les Daverat et leurs voisins : Maurice Celhay puis Maurice Touraton, dépositaires de presse, le « kiné » Pierre Partarrieu, les bureaux de l'architecte Jean Hébrard situés au-dessus du garage ou le bistrot « Nenette ».

Il n'est pas rare que le père Daverat tienne un moment les étals des pêcheurs locaux d'origine portugaise qui vendent leurs prises sur le quai ; à la saison des anchois, des grillades sont improvisées dans la ruelle qui jouxte le garage automobile ! Au début des années 1990, le garage déménage à la périphérie de Bayonne, route de Cambo... on parlera du « rond-point Ferrari ». Un Gaztetxe, « maison des jeunes », a ouvert au 7 quai de Lesseps en 2016. Mikel, fils de la troisième génération Daverat, perpétue le nom de cette famille inspirée depuis longtemps par les belles formes et par la couleur : il est l'artiste Mikelpollo.



Native de Bayonne, Sylvie Larroque est une figure incontournable du paysage culturel associé à la rive droite et à la cité du Roi Léon. Ne se départissant jamais de son sourire communicatif, elle est en effet depuis 2006 la co-directrice du cinéma d'Art & Essai L'Atalante. Elle est aussi la programmatrice des films proposés au public de « 7 à 77 ans »... voire plus. Sylvie s'y entend pour élargir les horizons des spectateurs et spectatrices en faisant découvrir des films du monde entier en version originale sous-titrée, dont quelques « pépites » mémorables ; avec son équipe, elle organise des soirées thématiques régulièrement en présence de réalisateurs ou réalisatrices, sans jamais oublier de promouvoir les créations cinématographiques locales en euskara ou, le cas échéant, en gascon.

L'Atalante existait à Bayonne depuis 1913, rue Denis Etcheverry... En 2014, L'Autre Cinéma est venu compléter l'offre Art & Essai, quai Amiral Sala... L'ancien champion du monde et vainqueur du Bol d'Or Patrick Igoa ayant déménagé sa concession motocycliste, le bâtiment voisin de l'Autre Cinéma permit d'ajouter une troisième salle de projection et d'imaginer un magnifique espace convivial, avec son bistrot au comptoir en bois, sa mezzanine avec vue imprenable sur le Bayonne Rive Gauche... et, bien sûr, les tables disposées plein Sud sur les berges de l'Adour rendues aux piétons et aux cyclistes ! Mêlant le moderne et l'ancien, la nouvelle façade inaugurée en 2019 ne laisse pas indifférent et donne une signature architecturale originale aux quais Rive Droite, à deux pas du DIDAM voisin, quai de Lesseps... un autre lieu bayonnais dédié à la culture et aux arts et dirigé également par une femme...



Sylvie Larroque et le Cinéma « L'ATALANTE »

XXIe siècle

L'Atalante, quai Amiral Sala.



*Photographies : audap et BTS audiovisuel Bayonne-Biarritz.
Architecte : Farid Azib.*

3 / Les faits divers

*"Courrier de Bayonne,
Sud-Ouest républicain,
Sentinelle des Pyrénées."*

1900-10-31

Vol de sacs d'avoine et de pommes de terre dans un magasin quai de Lesseps.

1911-03-04

Dockers en grève.

1908-12-22

Tentative de meurtre rue Sainte-Ursule.

1926-04-03

Demande de couseurs pour la manufacture d'espadrilles quai de Lesseps (20 août 1926 et 3 avril 1926).

1928-06-26

Incendie sur le quai de Lesseps.

1936-07-22

Un incendie détruit la manufacture d'espadrilles Olivera.

1874-04-24

Vol à l'épicerie Malbranque, située à l'entrée de l'Arsenal Maritime.

1848-07-01

Pétition adressée au ministres de la Guerre par des ouvriers civils de la Manutention militaire après l'annonce de leur remplacement par des ouvriers militaires.





1882-03-17

Bagarre à l'auberge Malbranque avec des marins anglais partis sans payer leurs consommations.

1880-06-11

Matelot anglais tombé à l'eau.

1895-05-17

Immeuble à vendre entre le quai de Lesseps et la rue Sainte-Ursule (chai et magasins). Immeuble situé entre la propriété Désirat et la propriété Lagrolet.

1888-10-02

Arrivée d'un vapeur anglais (Le Castanos de Cardiff) venant de Nicolaïeff [Mykolaïv, Ukraine], mer d'Azoff, avec un chargement de 2300 tonneaux de blé pour la maison Larran [minoterie] à Peyrehorade.

1926-09-26

Aménagement de l'entrepôt des douanes.

1880-10-03

Vol de biscuits à la Manutention militaire par des enfants du Petit Bayonne.

1897-04-02

La gabare Mathilde sombre quai de Lesseps à cause de la tempête. La cargaison de barils d'essence de térébenthine a été récupérée.

1938-08-04

Trouble du sommeil des habitants du quai de Lesseps.



1854-10-05

Une locomotive à St-Esprit.

Lundi dernier, vers quatre heures du soir, une foule immense s'agglomérât sur les talus de la citadelle, sur le chemin du Boucau à la sortie de St-Esprit; et malgré la ceinture d'une vingtaine de factionnaires, de nombreux promeneurs envahissaient l'emplacement réservé à la voie de fer, depuis la *Pièce noyée* jusqu'aux maisons voisines de l'hôpital St-Ursule. Un sentiment de vive curiosité mêlé d'une vague appréhension se peignait dans l'attitude générale de cette foule. Deux longues baguettes de fer traversant le viaduc de la citadelle et décrivant une légère courbe, s'élançaient jusqu'au fond des jardins de la barthe, à travers les débris de plusieurs maisons démolies, et l'on attendait enfin la première visite d'une locomotive à St-Esprit.

L'événement était annoncé pour cinq heures. Des drapeaux et des flammes se déploient sur les parapets de la rampe de la citadelle. Deux faisceaux aux couleurs de France et d'Espagne ornent en dehors l'entrée du viaduc; des mâts se dressent ornés de feuillages et de banderoles, et vers le milieu de la future gare un immense monceau de pierres se transforme en une terrasse élégante et pavoisée où s'installe la musique du 35^e.

Rien de plus curieux que ces quelques décors, spontanément dressés dans un amas de décombres et de ruines, et donnant un air de fête à un champ de dévastation.

Cependant l'orchestre de M. Renaud a déjà fait entendre à plusieurs reprises ses salves courtoises et harmonieuses, et le *tender* ne paraît point. L'heure a sonné depuis longtemps, et la population accourue commence à craindre une déception.

La nuit se fait peu à peu et voile de plus en plus l'aspect pittoresque et animé de cette vaste salle d'attente. On parle déjà de toute part de désertir le poste et de brûler politesse à la locomotive en retard. Mais le public compte souvent sans son hôte. Une nouvelle surprise lui était ménagée: les agents chargés des cérémonies de cette réception improvisée n'étaient pas gens à se laisser prendre au dépourvu: ils avaient prévu ce retard et ils ne voyaient pour leur entreprise dans cet inconvénient que l'occasion d'un double triomphe.

Après l'effet de jour, ils allaient produire l'effet de nuit; ce n'était qu'un changement de décoration à vue à opérer.

Deux rangées de lampions éclatent soudain sur les parapets du viaduc et déroulent avec la rapidité de l'éclair leur étincelant chaquet. Une étoile brille à chaque meurtrière de la rampe, et un arc de feux de diverses couleurs se développe sous l'arcade du viaduc. Puis, à partir de là, un régiment de feux follets s'échelonne le long de la voie ferrée jusqu'au fond de la gare, sous forme bien entendu de flambeaux résineux portés et agités avec enthousiasme par tous les travailleurs, heureux de prendre part aux moindres dispositions de la cérémonie.

Rien de plus pittoresque et de plus intéressant que cette singulière illumination; c'était à la fois bizarre et solennel. C'est au milieu de cet appareil imposant, au son des fanfares militaires et aux acclamations de plusieurs milliers de curieux, que la première locomotive de cette partie du chemin de fer a fait son apparition en face de Bayonne et a pris possession de son terrain à St-Esprit.

Deux wagons et le *tender* décorés avec éclat portaient les premiers fonctionnaires publics de Bayonne, des dames, et plusieurs employés du chemin de fer entourant avec joie leur chef M. Chauvisé, héros de la fête; à qui des félicitations et des vivats enthousiastes ont été adressés de toutes parts.

L'impression produite sur l'esprit de nos populations par cette cérémonie est profonde, et l'effet n'en sera certainement pas surpassé par la réception officielle. Le premier coup de sifflet d'une locomotive, l'arrivée d'un premier convoi sur le terrain d'une gare, voilà l'événement capital de la création d'un chemin de fer. C'est la fête de l'enfantement avant le baptême de l'inauguration.

1900-10-31

Entrepôt des Charbons Anglais
Quai de Lesseps
Frédéric PÉRÈS, Bayonne

Les ordres sont reçus :
Rue des Basques, 40, chez Pérès;
Rue Victor Hugo, 44, droguerie Canton;
Quai de Lesseps, droguerie Canton.

Tribunal correctionnel de Bayonne

Audience du lundi 29 octobre 1900

M. Ledain, négociant en grains à Hondaye, a, sur le quai de Lesseps, à Bayonne, un magasin qui ouvre à la fois du côté du quai et du côté de la rue Sainte-Ursule. Vendredi, il s'aperçut que six sacs d'avoine et un sac de pommes de terre avaient été déposés du côté de la rue, évidemment pour être emportés. Il fit une enquête et elle lui permit de soupçonner comme auteur de cette tentative de vol deux ouvriers qu'il avait renvoyés le matin à la reprise du travail, les nommés Pierre D..., 44 ans, et Eugène D..., 33 ans. Une surveillance fut organisée par la police, et, peu d'instants après, Pierre D... et Eugène D... se faisaient pincer, dans la rue Sainte-Ursule, en train de charger sur une charrette les sept sacs détournés. Eugène D..., comme instigateur du vol, s'entend infliger 3 mois de prison et Pierre D..., 2 mois de la même peine.

1911-03-04

Voulez-vous d'excellent vin de ménage ?

Adressez-vous à M. BOURDANEL, propriétaire de vignobles, 10, Quai de Lesseps, qui l'apporte à domicile en paniers de 6, 10, 25 litres et en fût.

Entreprise Générale

DE

DÉMÉNAGEMENTS

pour la France & l'Étranger

(VOITURES-CADRES & WAGONS CAPITONNÉS)

CAMIONNAGE SPÉCIAL

des Chemins de Fer du Midi

Maison Casaubon

QUAI DE LESSEPS (ST-ESPRIT)

TÉLÉPHONE 260 - BAYONNE

1925-12-02

Comptoir Agricole du Pays Basque

12, Quai de Lesseps - BAYONNE - Téléph. 6.93

BLES DE SEMENCE - GRAINES DE SEMENCE - ENGRAIS
POMMES DE TERRE

Avoines Sons Rizos Maïs Tourteaux, etc.

1926-04-03

Couseurs pour machine Blake rapide sont demandés à la Manufacture d'Espadrilles du Quai de Lesseps. 10486

1928-06-26

Après l'incendie du Quai de Lesseps

Le chef du dépôt de la Compagnie Fermière des Eaux de Vichy-Etat adresse ses plus vifs remerciements aux pompiers de Bayonne et à leurs chefs, au piquet d'incendie aux marins de l'Aviso « Ancre » aux agents de la Police de Bayonne, ainsi qu'aux nombreux sauveteurs volontaires qui tous, ont fait preuve d'un dévouement sans relâche durant le sinistre qui a détruit l'immeuble du Quai de Lesseps.

1936-07-22

Une incendie détruit à Bayonne une manufacture d'espadrilles

Au début de l'après-midi d'aujourd'hui, un peu avant 13 heures, un incendie s'est déclaré dans le vaste immeuble de deux étages situé à l'angle du quai de Lesseps et de la place Sainte-Ursule et occupé par la manufacture d'espadrilles G. Olivera.

L'alarme fut aussitôt donnée. Des voisins accoururent pour combattre le feu. Peu après les pompiers arrivèrent et mirent leur matériel en action.

Les flammes se propagèrent avec une extrême rapidité; elles étaient alimentées par les matières servant à la fabrication des sandalettes. Les pompiers éprouvèrent de sérieuses difficultés à faire la part du feu.

Les deux immeubles les plus proches : au quai de Lesseps, les entrepôts de ciment et de chaux de MM. Pollet et Chausson; à la place Sainte-Ursule la maison de M. Poigt, étaient particulièrement menacés. L'on déménagea l'appartement de M. Poigt, absent au ce moment de Bayonne.

La fatalité voulut qu'une lance se démolit en plein fonctionnement. On réussit ensuite à la remettre en état. Les pompiers font de grands efforts pour préserver la maison de M. Poigt dont la sauvegarde paraît assurée au moment où nous écrivons ces lignes.

La toiture de l'usine Olivera est consummée. Une fumée très épaisse et malodorante s'échappe des murs de l'immeuble et envahit le quartier St-Esprit.

Une foule énorme a assisté sur le pont St-Esprit, sur les quais de Lesseps et de la place d'Armes aux progrès de l'incendie. Un piquet du 18ème régiment d'infanterie, la gendarmerie et la police locale assurent le service d'ordre.

Le sinistre s'étant déclaré à une heure où le personnel déjeunait, aucun ouvrier ne courut de dangers.

On ignore l'origine de ce sinistre qui a causé de très importants dommages : marchandises, outillage, matière première sont détruits.

MODERNISEZ VOTRE MAISON
 en demandant à votre installateur
LES APPAREILS SANITAIRES ET D'HYDROTHERAPIE
 DES
COMPTOIRS BAYONNAIS CH. BLANC
 DIRECTEUR : G. FOUGERE
 BAYONNE, 2, Quai de Lesseps — Tél. 9.37

1874-04-24

Le débit de M. Malbranque, situé près de l'Arsenal maritime, a été l'objet d'une nouvelle visite de la part de malfaiteurs qui, comme la première fois, s'y sont introduits à l'aide d'escalade et d'effraction. On a enlevé un pain de sucre de 5 kilog., une boîte de jus de réglisse, une demi-livre de tabac à fumer, une bouteille de liqueur Raspail, un demi-litre de curaçao, un kilog. de café et 5 ou six paquets de bougie. Ce vol audacieux mérite d'être châtié sévèrement et nous espérons que la police parviendra à en découvrir les auteurs qui doivent être les mêmes que ceux qui perpétrèrent le premier.

"Courrier de Bayonne, Sud-Ouest républicain, Sentinelle des Pyrénées."

1880-06-11

Un matelot anglais de la goëlette *Nellie-Orosby* regagnait, dans la journée d'hier, son bord, lorsqu'en franchissant la rance, qui met le navire en communication avec le quai Lesseps, il fit un faux pas et tomba dans le fleuve. Un de ses compagnons, qui avait été témoin de l'accident, l'en retira sain et sauf; il en a été quitte avec ce bain forcé.

1880-10-03

Quelques enfants du petit Bayonne, dont l'âge varie entre 8 et 14 ans, habitués sans doute au maraudage, ont dérobé à l'entrepôt de la Manutention militaire à St-Esprit, quelques-uns des biscuits qu'on y fabrique. Le vol a été découvert et procès-verbal dressé contre eux.

1882-03-17

Quatre marins anglais entrèrent mardi soir dans l'auberge tenue par le sieur Malbranque sur le quai de Lesseps et y firent une consommation de 80 c. Ils cherchèrent ensuite à disparaître sans payer la dépense qu'ils avaient faite. L'aubergiste voulut s'y opposer, mais les matelots se mirent à boxer de telle façon qu'il dut leur laisser le champ libre. M. Malbranque est sorti moulu et rompu de cette bagarre qui va lui occasionner une incapacité de travail d'une vingtaine de jours. Il ne lui est resté d'autre satisfaction que de porter la plainte contre les individus qui l'avaient maltraité.

1895-05-17

VENTE
SUR LICITATION
*En l'audience des criées du Tribunal
civil de 1^{re} instance de Bayonne*
EN DEUX LOTS
CHAI et MAGASINS
Quai de Lesseps

1897-04-02

Ce matin, vers 4 heures, le vent soufflant en tempête, la gabare *Mathilde*, patron M. Ducasse fils, de Dax, a sombré au quai de Lesseps, où elle était amarré. Il n'y a pas eu d'accident de personne. Des citoyens de bonne volonté sont parvenus à sauver presque totalement la cargaison, qui consistait en barils d'essence de térébenthine.



“ Le groupe de travail

Germaine Auzeméry,
George André Banguio Mendibil,
Marie Pierre Barré,
Sabine Cazenave,
Amandine Chaput,
Maryline Chevrel,
Emilie Gangnat,

Tere Garcia-Larrache,
Gaëlle Goriou,
François Lafitte Houssat,
Jacques Marty,
Alice Michelin,
Josette Pontet,
Christian Prieur,
Alexandra Puts.



2023

**RIVE
DROITE
DE L'ADOUR**

ATURRIREN ESKUIN-BAZTERRA = ARRIBA DRETA D'ADOR



Agence d'urbanisme
Atlantique & Pyrénées

