

Le PORT de BAYONNE en 1805

(maquette niveau 1/ Musée basque)

Cette maquette représente le port de Bayonne, fin XVIIIe siècle/début XIXe siècle, situé au cœur de la ville, à la confluence de la Nive et de l'Adour.

La maquette *Les chantiers navals en 1805* a été réalisée en 2001 par Patrick Guillou et Antonio Alvarez à l'échelle 1/200^e entièrement en bois à l'exception d'éléments en métal figurant la végétation.

Elle a été commandée par le Musée basque et de l'histoire de Bayonne pour sa nouvelle muséographie et a été conçue essentiellement à partir de la mise en volume de :

- deux peintures de Joseph VERNET « *Vûe de Bayonne, prise à mi-côte sur le glacis de la Citadelle* » et « *Autre vûe de Bayonne, prise de l'allée de Boufflers* », exposés en 1761, véritable reportage imagé de la vie quotidienne du port,
- trois gravures de Louis GARNERAY (1820 – 1830)
- des photos du plan-relief de Bayonne conservé au Musée des Plans-reliefs à l'Hôtel des Invalides à Paris,
- la carte historique de Bayonne de Pierre HOURMAT au 1/2500^e éditée par le CNRS, collection *Atlas historique des villes de France*, 1982.

Les embarcations représentées :

- Pour les bateaux de haute mer, le modèle est la frégate, c'est-à-dire le type de navire qui a donné lieu au plus grand nombre de constructions sur les chantiers bayonnais. Caractéristique de la marine de LOUIS XVI, ce navire, à trois mâts et à une seule batterie, est à la fois puissant et « facile » à manœuvrer. En temps de guerre, il protège le commerce ou éclaire l'escadre, transmet les signaux et porte secours aux bâtiments endommagés. En temps de paix, ce bateau peut servir pour le commerce.

ex. La *Marquise de La Fayette*, en chantier à Bayonne en 1778 : coque 38,55x9,70 m, armée de 24 canons, lancée en 1788.

A titre comparatif, la frégate *L'Hermione*, armée de 32 canons, a une coque de 44,20x11,20 m, lancée en 1779 à Rochefort ; sa construction a nécessité 1 160 m³ de chêne soit 1 300 à 1 500 arbres coupés. Aujourd'hui, Rochefort reconstruit à l'identique cette frégate (achèvement prévu vers 2007).
- Pour la batellerie, tous les types d'embarcation sont représentés : tilhole, chaland, halo, gabarre, galupe, couralin, courau. Ils ont été réalisés d'après les travaux de François BEAUDOUIN *Les bateaux de l'Adour* dans le bulletin du Musée Basque - 1970 n° 48/49 et le bulletin du Musée de la Batellerie de Conflans Sainte Honorine –avril 1987 n° 22.

1-La ville de Bayonne : quelques repères.

a- Aux portes de l'Espagne et à l'embouchure de l'Adour, Bayonne est à la fois une place militaire et un port maritime et fluvial. Vers 1410-1430, le déplacement naturel de l'embouchure du fleuve de Capbreton à Vieux- Boucau signe le déclin de la ville. L'ouverture d'un estuaire artificiel au Boucau en 1578 (œuvre de l'ingénieur Louis de Foix) permet à Bayonne de relancer ses activités maritimes et de profiter désormais des bénéfices de la guerre de course (définition XVIIIe siècle *course : s'entend des incursions que l'on fait par mer sur les vaisseaux des Ennemis de l'Etat...*).

b- En 1802 : la ville compte 13.200 habitants, 900 à 920 maisons intra-muros, dans les quartiers du Grand Bayonne et du Petit Bayonne (le faubourg Saint Esprit est devenu depuis 1790 une commune des Landes, à nouveau quartier de Bayonne en 1857 avec environ 6.000 habitants).

c- Une ville « corsetée » dans ses remparts : sa qualité de place forte empêche le développement de la ville (déclassement général comme place forte par la loi du 26 juin 1907).

-Rive droite de l'Adour, la Citadelle, construite par VAUBAN entre 1680 et 1685, à 39m d'altitude « une véritable petite place forte, pourvue de ses propres ressources et délivrée des obstacles qu'apporte une population civile ».

- Rive gauche de l'Adour, le Bastion du Réduit : aménagé entre 1643 et 1652 (courtine avec échauguettes, corps de garde, casernes, courettes, mécanisme pont-levis, porte monumentale sculptée « Porte de France », de style classique, décorée en 1760 d'un buste de LOUIS XV dans une niche du fronton).

- Dans le Petit Bayonne, le Château Neuf : édifié entre 1451 et 1498, après la reprise de la ville par le roi de France, il venait renforcer l'enceinte du Bourgneuf (actuellement, dans une aile, les réserves et l'administration du musée).

d- Une ville qui s'embellit au XVIIIe siècle avec les Allées, témoins de cette volonté d'embellissement et de la recherche d'une plus grande « commodité de promenade » :

- allées Boufflers dès fin XVIIe avec de nouvelles plantations d'arbres en 1717,

- allées Marines début XVIIIe avec ormeaux + un quai en maçonnerie en 1738 prolongé vers les chais de Tarride (1740-1750), au-delà du canal du moulin de la Visitation (moulin fonctionnant avec la marée comme ceux des étangs de Sault et de Boyer, rive droite de l'Adour, en amont du pont Saint-Esprit),

- allées Paulmy (1753) qui suivent le pied du glacis jusqu'à Saint Léon,

- allées de Sicre (1772) en contrebas de la Citadelle.

e- Les ponts, quais, estacades

- Pont St Esprit, +de 250m de long, en bois, avec « bascule »/pont-levis pour le passage des bateaux (reconstruit en maçonnerie en 1849).

- Pont Mayou, en bois, très souvent reconstruit depuis le XIIe siècle (reconstruit en maçonnerie en 1857).

- Quai Mayou construit vers 1730 (en même temps que l'Hôtel de Brethous 1732-1733 sur plan de l'architecte parisien Meissonnier) : cale en pierre de Bidache (quai à gradins).

- Les estacades sur la Nive : à l'origine, chaînes tendues au-dessus de pieux de bois pour interdire l'accès intérieur du port avec passage aménagé entre les pieux pour permettre la navigation lorsque les chaînes sont levées ; les chaînes étaient fixées à des tours. Ici, l'estacade, en aval, est une passerelle en bois surveillée par les militaires.

f- Les édifices religieux et autres

- Rive droite de l'Adour : la Collégiale de Saint Esprit, prieuré hôpital édifié dès le XIIe siècle, devenue collégiale par lettres patentes du Roi en 1483 ; construction gothique tardif. A côté, l'église et l'hôpital de Saint Jean de Jérusalem, édifiés en 1187. Au pied de la Citadelle, le couvent des Ursulines, installé au XVIIe siècle, en 1624 (actuelle gare depuis 1855).

- Rive gauche de l'Adour, dans le Petit Bayonne : le couvent des Jacobins aménagé en hôpital militaire en 1793-1795 (rasé et reconstruit en hôpital militaire en 1841, actuellement lycée Paul Bert). La maison

Dagourette (actuel Musée basque) accueille l'hôpital civil depuis 1663 (et ce jusqu'en 1869, date de son transfert sur le plateau de Tosse). Le Collège de Bayonne a été inauguré en 1598 et servait pour l'instruction de la jeunesse bourgeoise ; il est devenu sous l'Ancien Régime un important foyer janséniste (actuellement, à cet emplacement, l'église Saint André, édifiée en 1869) ; à côté, l'église des Capucins.

- Rives gauche de l'Adour et de la Nive : la place Gramont (place de la liberté depuis 1870) avec le bâtiment de la Douane édifié en 1649-1659 qui accueille l'Hôtel de la Bourse des marchands ; le bâtiment a été reconstruit en 1733 et il accueille en plus une salle de spectacle à la fin du XVIIIe siècle (actuellement, bâtiment regroupant l'Hôtel de Ville et le théâtre, construit en 1842, rénové en 1891).

2- Les activités portuaires

a- Rive gauche de l'Adour, en amont du pont Saint-Esprit: sur les chantiers privés des Allées Boufflers, constructions et réparations navales ; présence des cayennes (cabanes des charpentiers de marine) devant les plantations d'ormeaux.

Le long de la courtine des Jacobins, la fosse aux mâts permet de laisser tremper les troncs de résineux, essentiellement des sapins de la vallée d'Aspe, arrivés par flottage depuis le petit port de Léés-Athas, situé sur le gave ; certains viennent de la forêt d'Iraty par la Nive. Dans cette fosse, l'eau est régulièrement renouvelée par les marées ; ce procédé permet de conserver au bois sa souplesse et sa robustesse. A noter : sur les peintures et gravures de J. Vernet, une fosse aux mâts est placée entre les Allées et le fleuve.

b- Rive gauche de l'Adour, en aval du pont Saint-Esprit : le long des Allées Marines, scène de halage d'un chalibardon (ou galupe) à l'aide d'un cheval.

De même, un bateau de haute mer est en attente, fixé par une amarre à la rive.

c- La rive droite de l'Adour, en amont du pont Saint-Esprit, résume plusieurs activités :

- charger et décharger les marchandises, conditionnées en tonneaux, ballots, caisses ;
- entreposer les marchandises dans des chais ou magasins, ici les chais construits sur le batardeau de l'étang de Corrèges ; un bateau de rivière, chalibardon ou galupe, est amarré au bord du quai ;
- réparer et entretenir les navires : le carénage. Un bateau est couché sur le flanc ou abattu en carène. Installés sur des couraux, des calfats interviennent sur le corps d'un navire (la carène). Le feu nécessaire pour faire chauffer le brai (résidu pâteux extrait du pin) et le goudron (substance résineuse obtenue par distillation ou carbonisation du bois) ne pouvait être fait qu'à terre ; la forêt landaise fournissait en abondance ces deux matières indispensables pour calfater les coques. Ces substances étaient badigeonnées sur la coque après nettoyage et mise en place d'étaupe entre les planches de la coque. Le tout garantissait l'étanchéité de la carène (ou « œuvres vives » c'est-à-dire la partie de la coque du bâtiment située sous la ligne de flottaison).

d- La rive droite de l'Adour, en aval du pont Saint-Esprit, est occupée par un lot de maisons dont le « château » du négociant Abraham Suarez, puis un chantier de constructions navales privé et les chais de commerce aménagés par l'ingénieur Lavoye (dès 1702) donnant sur des quais avec escaliers.

Au-delà de la rampe de la Citadelle, les anciens chais de Liposse voisinent avec le Parc de la Marine et les dépôts de bois de la Marine.

L'Arsenal (maritime) du Roi a été créé par Colbert, appelé aussi Parc de la Marine ou Parc du Roi ; pour la construction de navires destinés à la marine militaire (date de création inconnue, des bateaux construits dès 1666-1669). Cet arsenal de la Marine fermera en 1835.

3- Le trafic du port : marchandises, provenances et destinations

a- Pour la période 1789-1815, très peu d'informations, si ce n'est une régression de l'activité maritime (trafic moins de 100 000 tonnes, concernant essentiellement des produits locaux). Grâce aux archives de la Chambre de Commerce de Bayonne (créée en 1726), les renseignements sont nombreux et précis pour le trafic, notamment pour la période 1746 –1780.

« Les habitants de Bayonne (...) font un commerce d'une assez grande réputation, avec une partie des sujets de Sa Majesté Catholique, particulièrement dans la Haute Navarre, dans l'Arragon et dans la Biscaye (...).

La pêche de la morue, et celle de la Baleine, sont deux principaux objets du négoce de mer de la ville de Bayonne (...).

(...) On fait aussi à Bayonne un assez bon commerce des mâts de navires, que l'on met dans une fosse exprès pour les conserver. Ils y viennent par différentes rivières qui descendent des Pyrénées ; de Bayonne, on les envoie à Brest et dans les autres ateliers des vaisseaux du Roi. On construit des vaisseaux à Bayonne, et l'on peut bâtir plus commodément et à meilleur marché, qu'en bien d'autres ports du Royaume, à cause de la facilité d'avoir des bois et du fer d'Espagne, des chanvres pour les cordages par la Garonne, et du goudron et du brai, qu'on tire des Landes ; mais ce ne peut être que des frégates de quarante à cinquante pièces de canon, à cause que son port est un port de barre, dont l'entrée n'est pas extrêmement profonde. » article du *Dictionnaire Universel du Commerce*, éd. Jacques Estienne, Paris, 1723 et 1730 (Archives CCI Bayonne, n°2246, 3 tomes).

b- Bayonne « un port d'Espagne »...

Les relations commerciales se font avec plusieurs pays d'Europe (Hollande, Pays du Nord, Flandre, Angleterre, Danemark) mais surtout avec l'Espagne (environ 2/3 du trafic). On importe d'Espagne de très grandes quantités de laine (de Navarre et d'Aragon), des colorants (indigo, cochenille), du chanvre, des cuirs et peaux, du fer de Biscaye, de l'or et de l'argent en lingots et en monnaie, des denrées alimentaires (oranges, citrons, huile d'olive, cacao, produits de la pêche).

On exporte vers l'Espagne des textiles en grande quantité (toiles, draps et étoffes provenant de toute la France), des produits manufacturés (chapeaux, mercerie, papiers, peaux apprêtées, quincaillerie), du sucre provenant des Îles françaises d'Amérique, des poissons frais et salés, des jambons, des céréales (essentiellement du « blé d'Inde », le maïs), des résineux et produits forestiers (brais, planches, liège).

c- Pour le commerce avec les ports français (surtout ceux de Bretagne et Nantes, mais aussi Dunkerque, Rouen, des ports de Vendée, La Rochelle et surtout Rochefort, Bordeaux, Saint Jean de Luz), Bayonne approvisionne en denrées ou marchandises venues de l'étranger, d'autres provinces du royaume ou de l'arrière-pays: produits du sol, des forêts ou des articles manufacturés. Exemple : de Bretagne, arrivent du sel, des toiles, des sardines pour l'Espagne ; sont expédiés en Bretagne des résineux (brais et goudrons), des planches, des avirons, des jambons. Autre exemple : du Béarn arrivent des vins du Vic-Bilh et de Jurançon exportés en Hollande et dans les « pays du Nord », des étoffes de laine, des jambons, des farines, du papier exporté en Espagne et au Portugal, des saumons, frais ou salés, exportés en Espagne, des bois de mâture des forêts de la vallée d'Aspe à destination des chantiers navals de Bayonne et de Rochefort ; en Béarn, sont expédiés des denrées alimentaires et des produits servant à la teinture des étoffes (indigo, « bois du Brésil »...).

Port de transit, Bayonne a vu son activité augmenter à la fin du XVIIIe siècle, grâce à la **franchise accordée en 1784** (marchandises étrangères exemptes de toute espèce de police, de formalités et de droits).

*Mano Curutcharry, octobre 2006
professeure d'histoire géographique
professeure relais patrimoine 64
chargée de mission au Musée*