

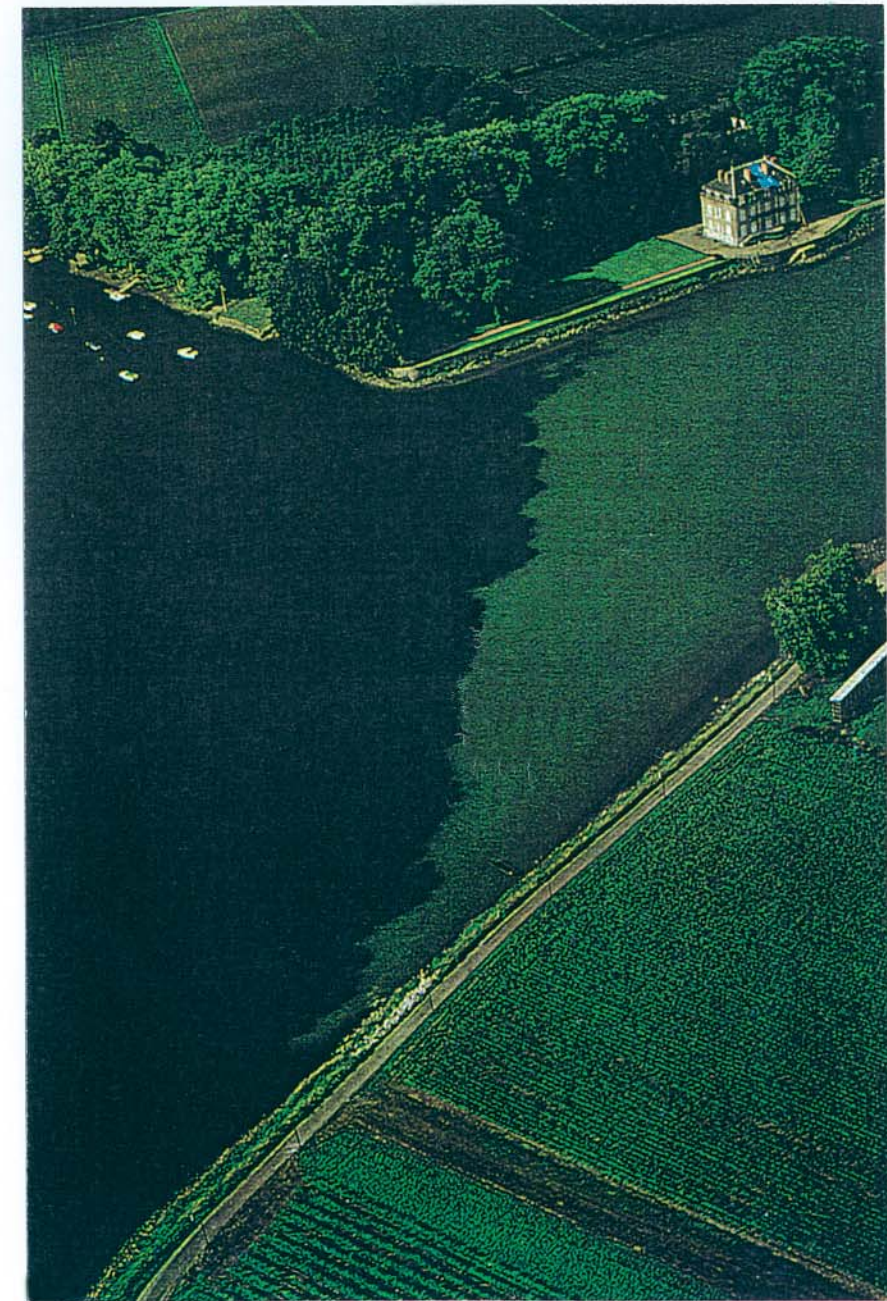
2ème partie - LES SEPT ENSEMBLES DE PAYSAGE

2 - 2 - L'ensemble de l'Adour

Caractéristiques géo-morphologiques/
Économie/Histoire/Architecture/Végétation. (pages 01-14)

<u>- Entité du Bas-Adour</u>	<u>CB</u>	(pages 15-23)
- <u>Adour urbaine</u>		Ad 1
- <u>Adour des îles</u>		Ad 2
- <u>Barthes de l'Adour</u>		Ad 3

L'ensemble de l'Adour



Adour-magasin - 1983.



L'ensemble de l'Adour

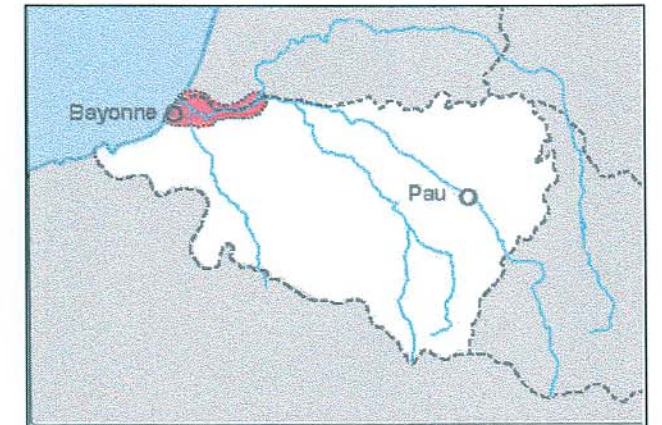
1 entité :

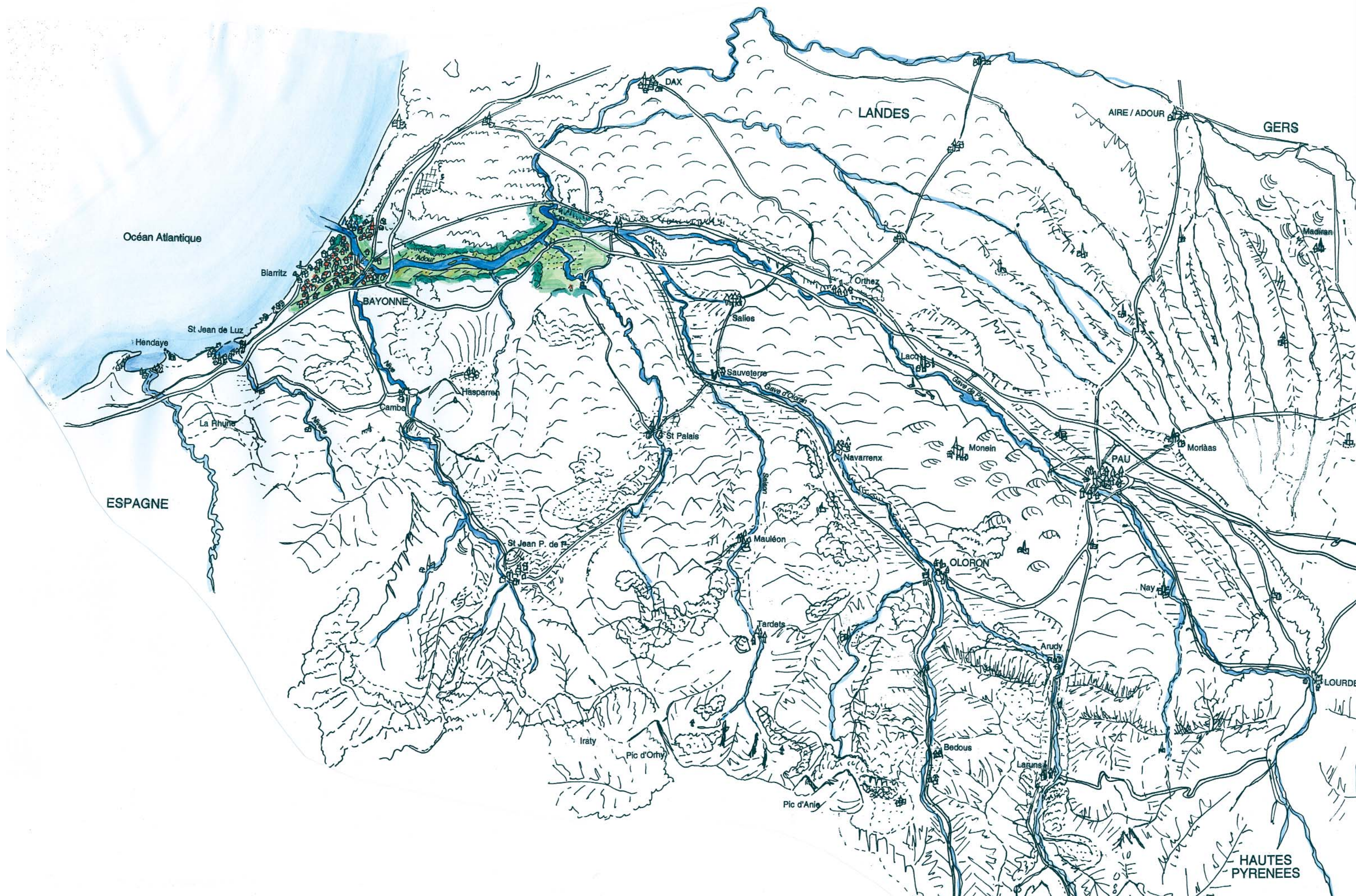
- Le Bas-Adour

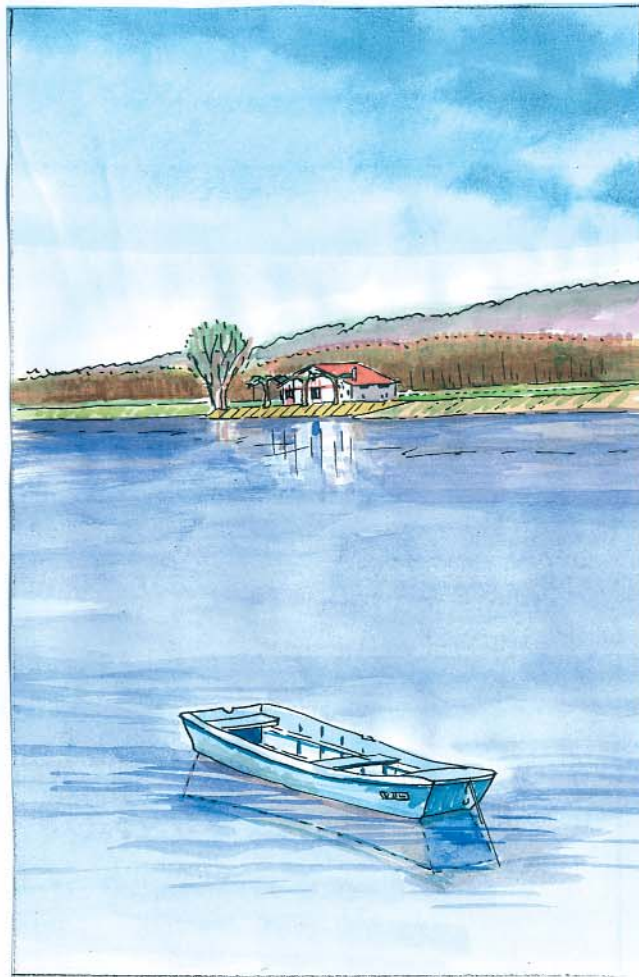
- unité Adour urbaine
- unité Adour des îles
- unité Barthes de l'Adour

Ad

- Ad 1
- Ad 2
- Ad 3







Un fleuve...et une ville...

Voie d'eau importante, large estuaire soumis au marnage, l'Adour se déploie sur un linéaire d'une trentaine de kilomètres en limite Nord du département.

Les points clefs du paysage de l'Adour :

- l'Adour active et bruyante... : Bayonne et le port

Ville tournée vers ses rivières ; ruelles étroites très animées et quais remarquables qui semblent aujourd'hui un peu désertés.

Le port de Bayonne - Boucau : entrepôts bariolés, usines monolytiques, petit port de plaisance, tas de soufre jaune, petits caboteurs ... et puis la "barre" qui marque le débouché du fleuve dans l'Océan.

Paysage varié, hétéroclite, très vivant.

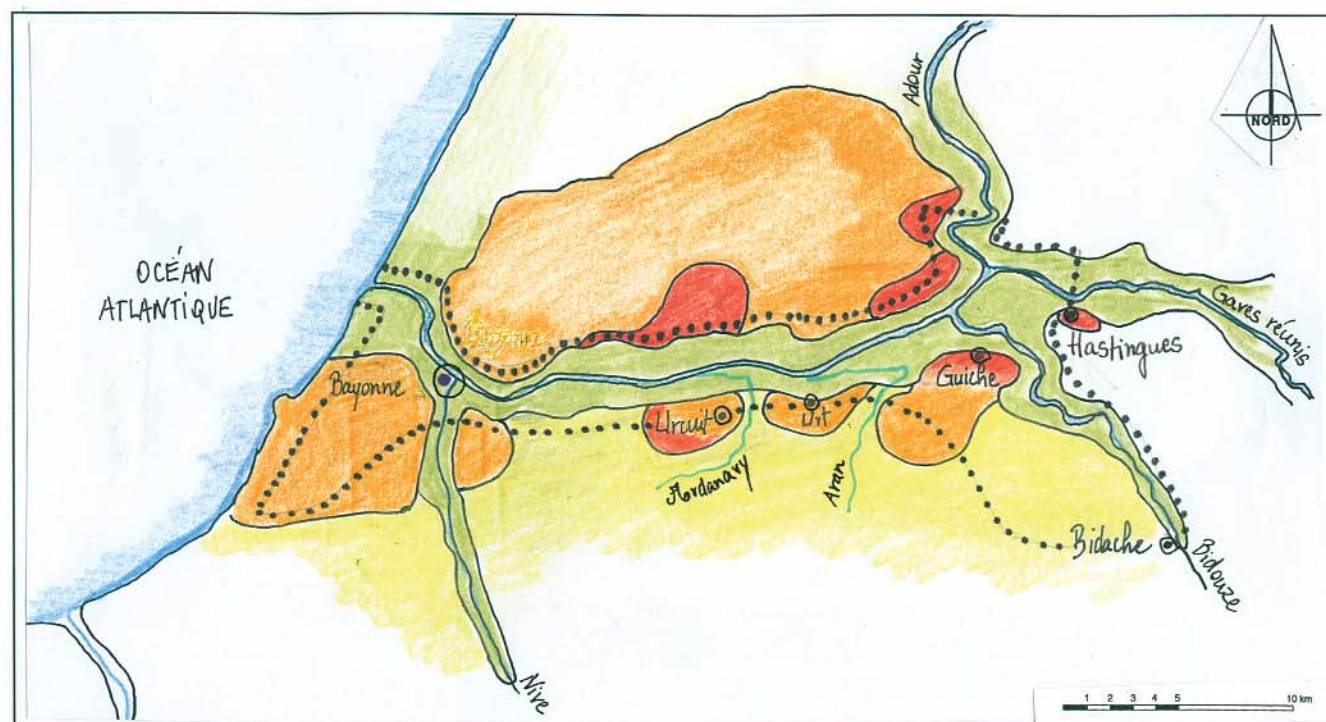
- l'Adour fleuve tranquille et large

L'eau calme, plane, qui ralentit le rythme et invite à la rêverie. ampleur du silence.

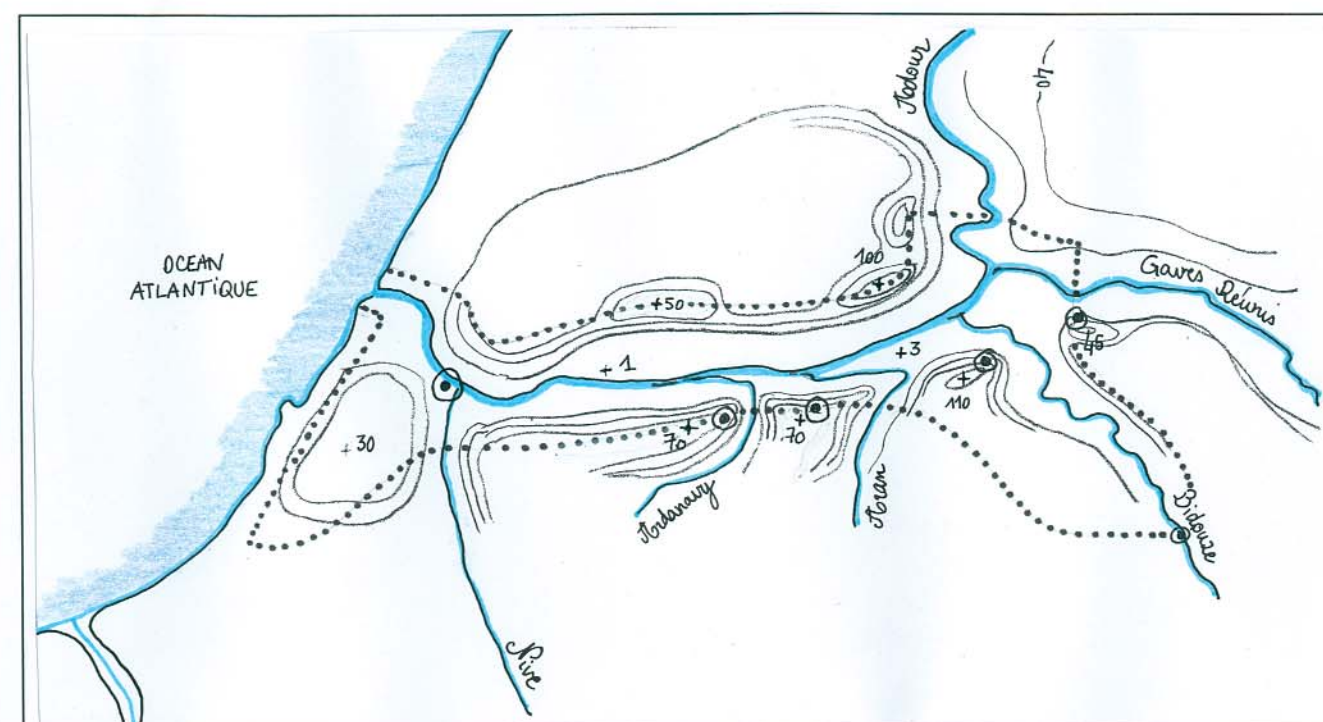
Large couloir de verdure nettement délimité par des collines plus ou moins boisées. amplitude du regard.

Horizontalité des champs de maïs, soulignée par le graphisme des fossés et les verticales des peupliers.

Et, le long des berges, les fermes s'égrènent de façon régulière, comme en pointillé, posées sur le rebord de l'eau.

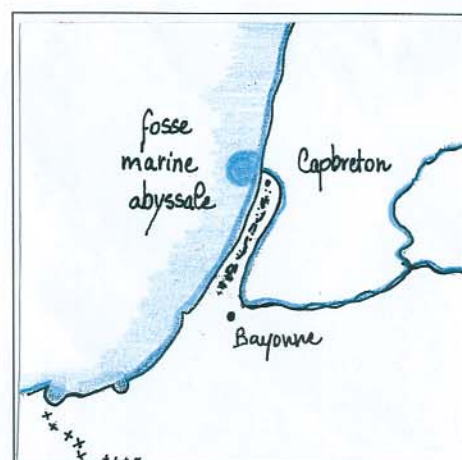


Carte géologique simplifiée



Carte topographique simplifiée

Les cartes simplifiées de la géologie et de la topographie sont superposables. La vallée de l'Adour, basse (alt. d'environ 5 m), alluvionnaire, se distingue des coteaux Sud et Nord (alt. moyenne 50m) dont les terrains sont sédimentaires et anciens. Les bourgs se sont installés sur le rebord de ces coteaux au Sud, en position dominante sur ce sous-sol plus solide.



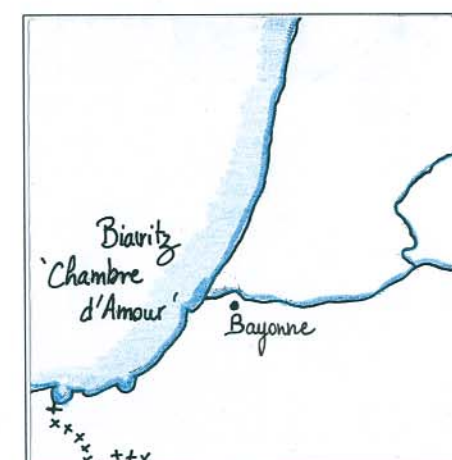
Moyen Âge



XIV ème siècle : grande déportation



XVI ème siècle : travaux (digues) et création des étangs

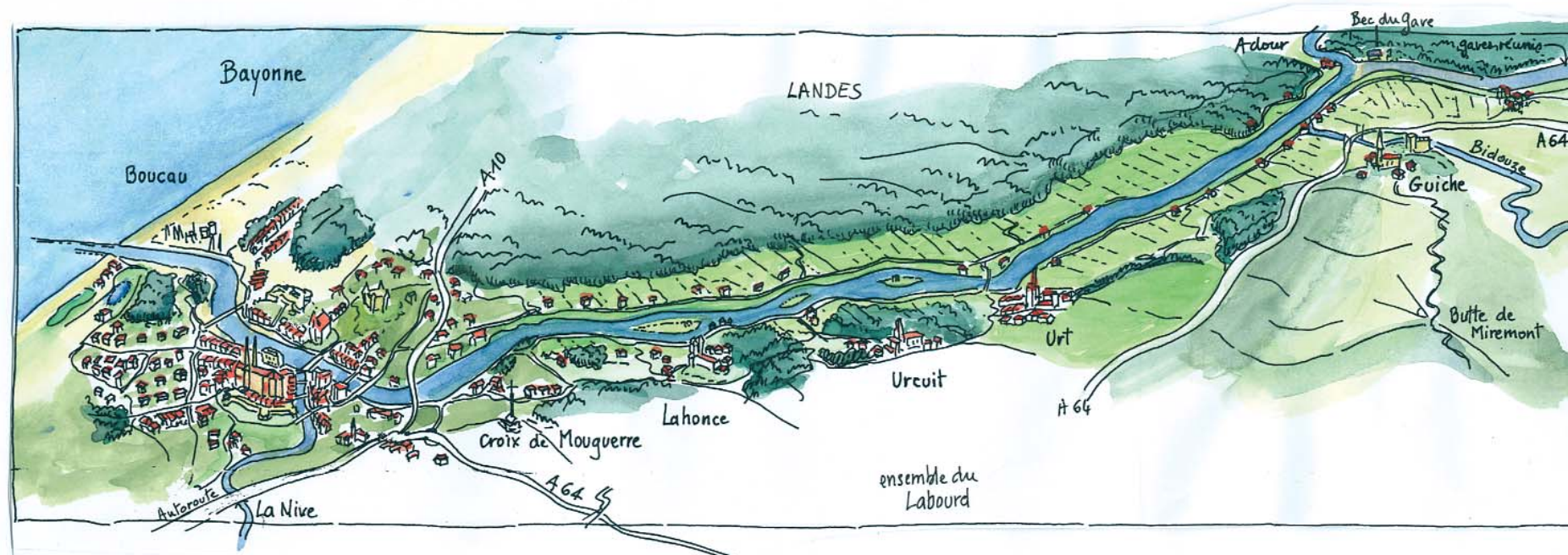


XVII ème et XVIII ème siècles : Biarritz "Chambre d'amour"



Fin XVIII ème siècle : embouchure stabilisée

L'embouchure (en gascon "boucau") de l'Adour a beaucoup varié sur des durées relativement courtes. Pendant le Moyen Âge, le fleuve décrivait une grande boucle vers le Nord : un long cordon dunaire s'interposait entre l'Adour et l'Océan, l'embouchure se situait alors au vieux Boucau. D'un point de vue physique, au XVI ème siècle, le détournement forcé de l'Adour en aval de Bayonne a entraîné la formation, plus au Nord, de quelques étangs (Garros, Turc, Hossegor...). Depuis ces travaux jusqu'à la fin du XVIII ème siècle, l'embouchure a encore varié se déplaçant vers le Sud, cette fois-ci, jusqu'à l'actuelle chambre d'Amour à Biarritz. A la fin du XVIII ème siècle, l'Adour est remonté jusqu'à son embouchure actuelle : le Boucau Neuf, où les travaux se sont multipliés depuis pour le stabiliser et pour maîtriser les mouvements, en mer, de la barre sableuse qui pose toujours problème à la navigation.



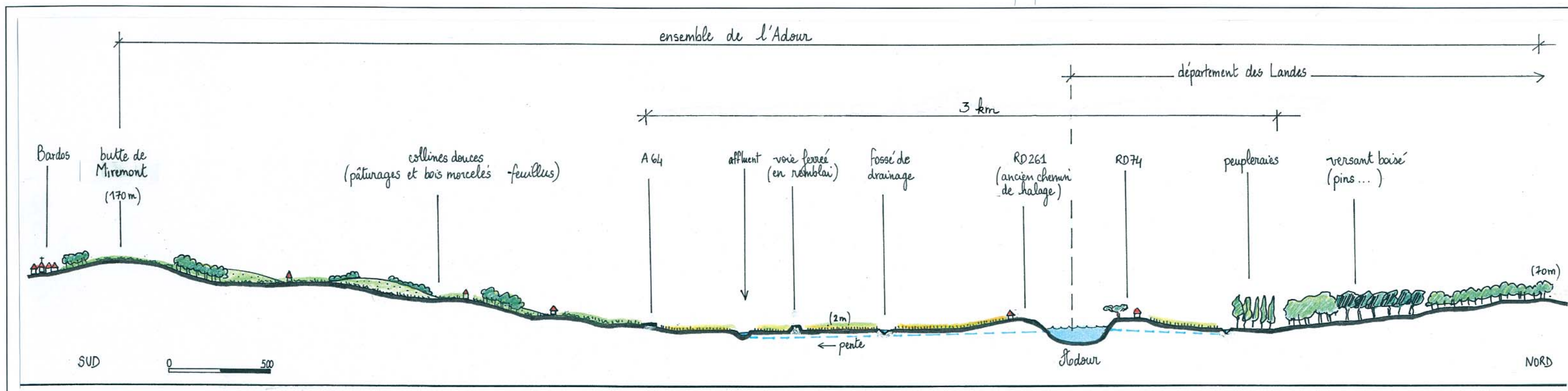
Un relief facile à appréhender : une vallée large et rectiligne aux versants bien marqués

C'est une voie de communication naturelle où les échanges ont toujours été aisés. Elle est empruntée tout d'abord par les bateaux sur l'Adour, puis par les routes, ensuite par le train et enfin un peu plus tard par une petite partie de l'autoroute A 64 (au confluent Adour / Bidouze).

Très largement tributaire des Gaves Réunis, recevant la Bidouze (navarraise) puis, au niveau de Bayonne, la Nive (labourdine), long de 30 km, le cours de l'Adour est ici un estuaire, large (500 m au maximum) et indolent ; son tracé, presque rectiligne, est orienté franchement Est-Ouest.

Il est d'ailleurs le seul cours d'eau du département qui, partagé avec le département voisin des Landes, fasse réellement figure de grand fleuve car, également fleuve côtier, l'Untxin est loin d'avoir sa majesté !

A fleur de sol, par rapport aux digues qui le canalisent, l'Adour a des crues qui inondent sa vallée (les barthes, dont le niveau est plus bas que celui du lit du fleuve). Aujourd'hui, il traverse une vaste plaine fertile, drainée, et débouche dans l'Océan après avoir traversé Bayonne et son port.



Coupe de principe Sud / Nord : amplitude de la vallée et niveau des barthes inondables

1- L'Adour

L'Adour : un fleuve vagabond

Les vagabondages du fleuve sont à l'origine des paysages de l'embouchure et des barthes, le long des rives de la plaine.

* Une embouchure fluctuante :

Pendant des siècles, le débouché du fleuve, sous l'influence d'un courant marin Nord-Sud déviant son estuaire en l'obstruant d'une barre de sable, s'est déplacé.

Au Moyen Âge l'embouchure du fleuve se situait à la hauteur de Capbreton (connue sous le nom de Boucau de la Punte, elle était à cet endroit depuis l'Antiquité pour certains auteurs, depuis le début du X^{ème} ou du XII^{ème} siècle pour d'autres), pratiquement en face de la fosse marine du Gouf.

En 1572 l'ingénieur Louis de Foix fut chargé des travaux consistant à ouvrir un chenal vers la mer et à barrer l'Adour pour que son lit soit dévié vers le nouveau Boucau. Après 6 années de travaux, en 1578, à la faveur d'une crue, les eaux prirent le chemin de l'Océan, donnant naissance à Boucau-Neuf.

C'est donc vers la fin du XVI^{ème} siècle que l'Adour a acquis son embouchure d'aujourd'hui. Avec le déplacement de l'embouchure vers Le Plecq, le lit s'était ensablé en dessous du port de Capbreton et les plus gros navires avaient du mal à remonter au-delà de celui-ci. Cela accentua le déclin portuaire de Bayonne.

Mais le problème de l'embouchure de l'Adour n'était pas réglé pour autant de façon définitive :

- les travaux se succéderont et il faudra attendre la fin du XVIII^{ème} siècle pour qu'elle soit réellement stabilisée ; en effet, au XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, l'embouchure s'est de nouveau déplacée, cette fois-ci vers le Sud, jusqu'à l'actuelle Chambre d'Amour à Biarritz.

- la lutte contre l'ensablement du chenal d'une part et contre celui de la sortie vers la mer en raison de la formation d'une barre à l'embouchure, d'autre part, sera constante jusqu'au XX^{ème} siècle. L'action conjuguée des vents et du courant marin Nord-Sud qui entraîne un phénomène de dérive des sables vers le littoral a amené la formation depuis la fin du XVI^{ème} siècle d'un banc de sable parallèle à la côte (la fameuse "barre"), qui ferme l'entrée du fleuve. Les aménagements pour faciliter le passage de la barre, et rendre le port de Bayonne plus accessible, se sont multipliés au XIX^{ème} siècle (endiguements...) et au XX^{ème} siècle (en particulier gros travaux des années 1960-70 : digue nord (1963-65) et digue sud (1977)).

La barre de l'Adour, lieu d'affrontement entre les eaux du fleuve et celles de l'Océan, est un site emblématique ancien.

* Un paysage amphibie : les barthes

Le terme désigne les zones régulièrement inondées de la vallée de l'Adour, qui étaient traditionnellement vouées aux prairies et à la pâture (en particulier élevage de chevaux navarraïes ou "barthais" pour les hussards des cavaleries royales, impériales puis républicaines jusqu'à la première guerre mondiale).

Il y eu des travaux de drainage des barthes et de protection contre les crues (endiguement), surtout dans le Bas-Adour, dès la fin du XVII^{ème} siècle ou au début du XVIII^{ème} siècle, avec le concours probable de Hollandais, allant jusqu'à la poldérisation, travaux poursuivis par la suite. L'Adour a été canalisé à partir de la confluence des gaves mais les barthes restent importantes.

Dans ces zones traditionnellement vouées à l'élevage, la deuxième moitié du XX^{ème} siècle voit des mutations agricoles d'importance :

- Durant la deuxième guerre mondiale, les premiers vergers de pommiers sont plantés dans les barthes de Lahonce : en 1940 la Compagnie des Vergers de Lahonce achète un domaine de 100 ha (de friches et de marécages) à cheval sur l'île de Lahonce (poldérisée), la plaine de la rive gauche et les premières collines basques, qu'elle assainit.

- A partir des années 60, le déclin de l'élevage extensif a entraîné l'abandon des parcelles, évoluant en friches ou en boisements peu entretenus et l'extension des zones asséchées et leur mise en culture, en particulier en maïs.

- Depuis la fin des années 1970, la création de syndicats de protection des berges et la réactivation des syndicats de propriétaires, mieux mobilisés dans l'entretien des réseaux de drainage et des vannes de vidange, ont renforcé le processus d'assèchement des barthes. La maïsiculture a pris une importance de plus en plus grande (avec à partir du début des années 60, l'abandon de l'ancienne rotation blé-maïs au profit d'une culture continue de maïs, comme par exemple, sur les coteaux d'Urt).

Les barthes entre le Bec-du-Gave et Tarnos se caractérisent par une plus forte proportion qu'ailleurs de bois (aulnaies et peupleraies) peu entretenus et de terrains mis en culture (maïs, kiwis).

Paysages méconnus, les barthes sont aujourd'hui au cœur de nouveaux enjeux, avec le développement de la politique de protection des "zones humides", à la croisée des politiques de protection du patrimoine environnemental (espaces naturels) et de la nécessité de pérenniser une activité agricole (opération de réhabilitation des barthes et de soutien à l'élevage extensif, mis en place dans le département des Landes à partir du milieu des années 1990).

Une voie d'échanges

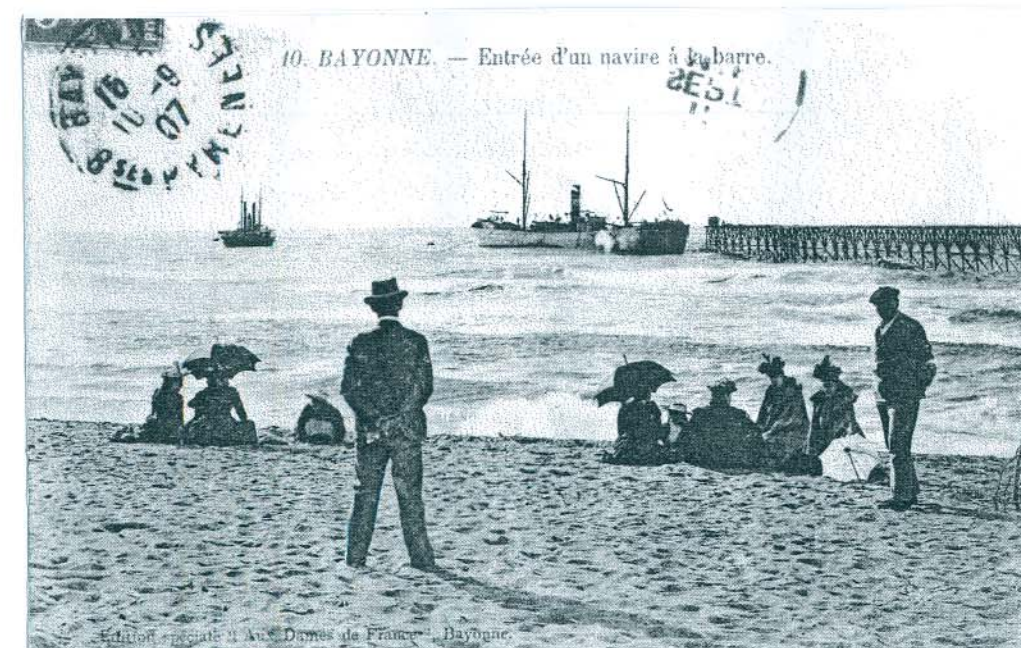
L'occupation est ancienne (traces de l'âge de pierre par exemple à Urt) le long de cette voie de liaison et d'échanges, où la navigation fluviale a été un des éléments essentiels de l'économie régionale jusqu'à l'arrivée du chemin de fer.

Les villages se sont implantés le long du fleuve sur les hauteurs : Lahonce, autour de l'abbaye bénédictine prémontrée (XI^{ème} siècle), Urt (fondée en 1193 par le vicomte de Labourd qui y installa des gens venus des deux rives)... regroupant des populations d'agriculteurs et de pêcheurs.

De ces villages dépendaient des petits ports, où accostaient les gabarres jusqu'au début du XX^{ème} siècle, étapes vers le port de Bayonne : Lahonce, Urcuit, Urt.

Dès le Moyen-Âge le fleuve a été un trait d'union entre Landes, Labourd et Chalosse, dont les productions (céréales, vins) étaient acheminées par toute une batellerie fluviale jusqu'à Bayonne. Côté Sud, la Basse Navarre et la Soule fournissaient en particulier du bois pour les navires et la tonnellerie bayonnaise. La navigation fluviale est restée active jusqu'au début du XX^{ème} siècle (les derniers gabarriers disparaissent dans les années 1930) malgré la gêne occasionnée par les moulins et les "pescheries" installées sur le fleuve.

Aujourd'hui, il subsiste un patrimoine fluvial encore visible par endroits : chemin de halage en rive gauche (actuelle RD 261), "cales" pavées, murs appareillés des digues, maisons ("bordes") à étages ...



(carte postale dans "les Pyrénées Atlantiques autrefois, images retrouvées" - M. Fabre - 1990)

2 - Bayonne

Deux images sont attachées à Bayonne : celle d'un port et celle d'une ville militaire.

Un port fluvial et maritime

Au débouché d'un réseau fluvial, la ville grandit, à partir du XII^{ème} siècle comme un port de marins, de pêcheurs et de marchands. Située à la confluence de l'Adour et de la Nive, Bayonne s'efforce de tirer avantage de cette situation privilégiée et de contrôler économiquement ces deux voies d'échanges et les pays qu'elles traversent (Chalosse, Landes, Labourd).

Il s'agit d'imposer son contrôle sur les deux rives de l'Adour et en particulier sur les pays landais proches. Car, au Moyen-Âge, Bayonne est un port loin de l'Océan et son débouché maritime se trouve en terre landaise. La ville doit empêcher que l'ensablement de l'Adour ne favorise le développement de Capbreton, ou de tout port de commerce sur l'Adour en aval de la ville.

Port fluvial et maritime, la ville s'est développée comme carrefour commercial et lieu d'approvisionnement d'un vaste arrière-pays (vins et grains de Chalosse et au-delà des pays gascons, pastel, bois de Basse Navarre et de Soule, vins de Béarn) car les régions voisines de Bayonne étaient peu peuplées et sans ressources importantes. Surtout le port entretient un commerce actif avec l'Espagne, en particulier avec la Navarre (trafic muletier entre Pampelune et Bayonne) et celle-ci écoule par Bayonne sa laine, ses peaux, son fer ... mais aussi avec les ports du royaume de Castille (Fontarabie, St Sébastien).

Sous domination anglaise de 1152 à 1451, Bayonne a un commerce maritime qui est tourné vers les ports de la côte atlantique (La Rochelle, Bordeaux, Royan) et au-delà vers l'Angleterre, l'Irlande, la Flandre, avec en particulier le trafic des vins saintongeais d'abord, puis gascons.

L'intégration au Royaume de France et surtout le déplacement de l'embouchure de l'Adour entraîna un déclin du port et il faudra attendre la création du nouveau boucau en 1578 qui faisait de la ville un port d'estuaire à proximité du littoral, malgré les difficultés constantes liées à l'ensablement de l'embouchure et du chenal, pour voir une reprise importante du commerce bayonnais.

"Ville de grand commerce" pour les voyageurs et géographes des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, Bayonne est la plaque tournante du commerce avec l'Espagne (Navarre, Aragon et Castille surtout, beaucoup moins avec les provinces basques qui ont leurs propres ports) (par sa proximité avec l'Espagne, Bayonne est au cœur de l'introduction du chocolat en France) ; les échanges avec les Pays du Nord, Angleterre et surtout Hollande, perdurent mais sont de moindre importance.

Si Bayonne commerce avec les Antilles à partir de la deuxième moitié du XVII^{ème} siècle, les capitaux bayonnais sont essentiellement tournés vers l'Espagne et le port ne connaîtra pas au XVIII^{ème} siècle le développement spectaculaire des ports de la côte atlantique (Bordeaux, Nantes). Entre le milieu du XVIII^{ème} siècle et le milieu du XIX^{ème} siècle, Bayonne, port international, deviendra port régional.

La fin du XIX^{ème} siècle verra le renouveau de l'activité portuaire avec la naissance d'un port industriel après 1880 (les Forges de l'Adour, qui produisent en particulier des rails, sont édifiées entre 1882 et 1884). Puis s'installeront d'autres usines (en particulier chimiques) et des entrepôts. L'activité maritime glisse vers l'embouchure et le Boucau tend à devenir l'avant-port de Bayonne. A la veille de la première guerre mondiale, le port a une double fonction : fonction industrielle d'approvisionnement des usines métallurgiques et chimiques et fonction commerciale d'exploitation des bois landais.

L'arrêt des Forges de l'Adour dans les années 60 porta un rude coup à l'activité portuaire, même si Bayonne s'imposa comme port pour la production du gisement de Lacq. De gros travaux dans les années 60 et 70 ont modernisé le port qui s'est déplacé vers l'aval pour pouvoir accueillir des navires de plus fort tonnage, sans pour autant retrouver une pleine activité.

Une place-forte

Bayonne est aussi une ville militaire, et les voyageurs sont frappés, à l'époque moderne, par l'importance des fortifications.

La fonction militaire est ancienne et, semble-t-il, se trouve à l'origine de la ville (fondée à une date incertaine, vestiges de fortifications datant du IV^{ème} siècle après J.C.) : Lapurdum, campement romain, est une place frontière contrôlant les relations routières avec l'Espagne.

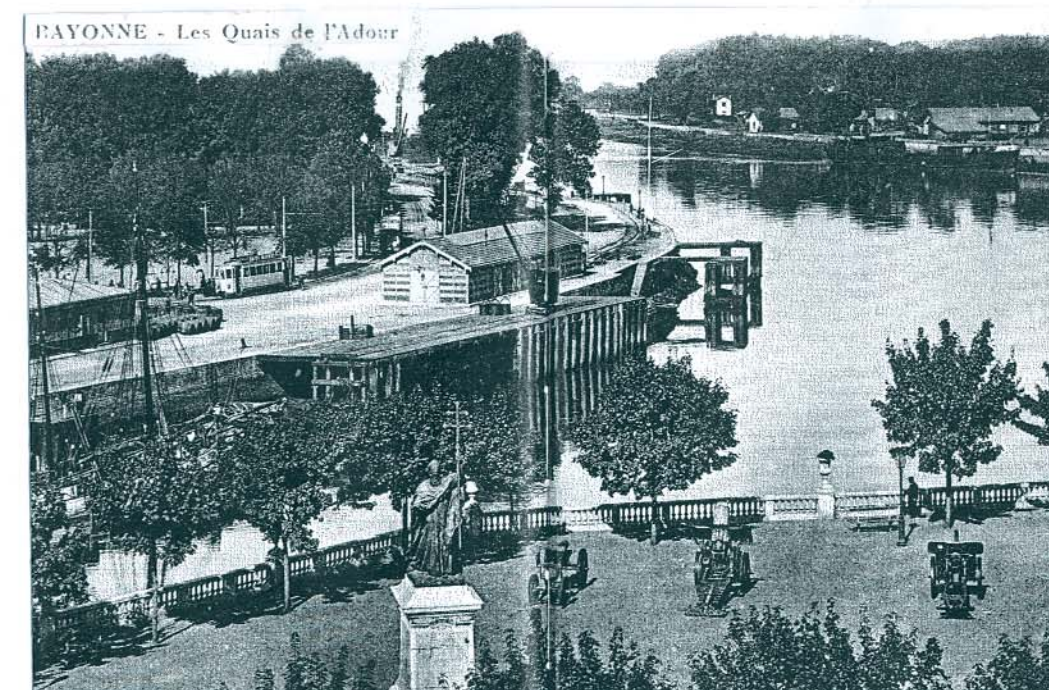
Histoire des paysages de l'Adour L'histoire de Bayonne et celle de l'Adour sont intimement liées

La vocation militaire de Bayonne s'est renforcée à l'époque moderne avec le développement de son rôle stratégique sur une frontière très sensible, du fait des conflits permanents entre France et Espagne.

Les premiers travaux datent du début du règne de François I^{er}, mais c'est le XVII^{ème} siècle qui fait de Bayonne une ville-forteresse. Bayonne est une ville de Vauban et ses travaux (la citadelle, le système de défense bastionné) fixent le paysage urbain pour longtemps. La fonction militaire organise l'espace et les contraintes militaires sur l'urbanisme (interdiction de construire dans les faubourgs, progressivement condamnés depuis le XVI^{ème} siècle, gel des espaces urbains par les fortifications) ne permirent que des transformations urbaines limitées. La croissance de l'urbanisation ne put se faire que par élévation des maisons. Ces contraintes ont favorisé le développement du quartier Saint-Esprit en rive droite, au XVIII^{ème} siècle.

Au XIX^{ème} siècle Bayonne ne participe guère au grand mouvement de développement urbain et apparaît comme une ville restée figée derrière ses remparts, même si le siècle voit l'amorce des mutations futures. En 1857, Saint-Esprit, commune landaise depuis 1790, est annexée. Le développement des moyens de transport à partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et l'essor du tourisme sur la Côte Basque, vont être à l'origine de la croissance des villes voisines de Bayonne. Le premier B.A.B. (tramway qui reliait Bayonne à Biarritz par Anglet) est inauguré en 1877 et consacrait la naissance de l'agglomération urbaine de la Côte Basque, naissance que confirmera l'ouverture en 1888 du B.L.B. (Bayonne-Lycée-Biarritz), voie ferrée reliant Bayonne et Biarritz selon un tracé plus sinueux. L'autorisation de dérasement partiel de l'enceinte en 1897, puis son déclassement général en 1907 permettra le développement de l'urbanisation après la première guerre mondiale. Les noyaux isolés au départ les uns des autres se souderont en une agglomération presque continue mais qui garde sa structure multipolaire. La création du district urbain de Bayonne-Anglet-Biarritz en 1972 officialise cette continuité urbaine. Les communes des alentours (Tarnos, Boucau, Bidart, Saint-Pierre-d'Irube, Mouguerre...) forment une banlieue proche.

Mais, en fait, Bayonne fait partie d'un ensemble urbain plus vaste qui s'étend de l'Adour (ou même d'Hossegor) jusqu'à la Bidassoa et même St Sébastien. C'est un ensemble à la structure complexe où le maintien des paysages ruraux et urbains, qui ont fait la fortune de la Côte Basque, est un des enjeux majeurs de l'aménagement du territoire.



"Il vous semble que le vent de la montagne va souffler jusqu'à vous et quand vous entrez dans Bayonne, l'enchantement commence" Gustave Flaubert
Le confluent de la Nive et de l'Adour au XIX^{ème} siècle : quais en bois, "ducs d'albe", canons et tramway...
(carte postale dans "les Pyrénées Atlantiques autrefois, images retrouvées" - M. Fabre - 1990)



A Bayonne, un tissu urbain très dense forme un front bâti continu le long de la Nive et de l'Adour

photo J. Valat

photo J. Valat

photo J.R. Plantey

D'Ouest en Est : quelques constructions marquantes au fil de l'Adour, de la Nive et de la Bidouze aval

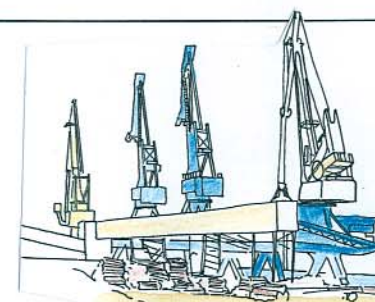


quai de Jaureguiberry : façade de Bayonne sur la Nive

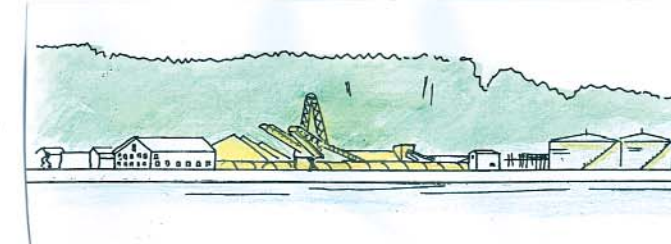
(dessins D. Duplantier)



Pont St Esprit sur l'Adour à Bayonne



grues au Boucau



entrepôts et dépôts de soufre



Sur les berges de l'Adour, en dehors du centre de Bayonne, les constructions forment un tissu discontinu : à l'Ouest les entrepôts et les usines, à l'Est le tissu s'effiloche jusqu'à devenir un semis de fermes et de châteaux



Sommaire

Aide

Retour





▲ Les bourgs se succèdent en rive gauche, sur la crête (Guiche)

Un habitat très dense à Bayonne... qui s'effiloche en allant vers l'océan... et reste rural à l'amont

Le chemin de halage se trouvait sur la rive gauche de l'Adour et de la Bidouze.
Sur cette rive, les villages sont proches du fleuve : les bourgs sont situés en crête (à l'abri des crues) : Bidache, Guiche, Urt, Urcuit, Lahonce ...en position de vigie, vue étendue sur la vallée de l'Adour. Ces villages possèdent un quartier "bas" au bord de la rivière : le quartier du Port, dont l'élément majeur est le quai pavé en pente où accostaient les bateaux (Guiche, Urt, Bidache).

Au bord même de l'Adour et de la Bidouze, l'habitat dispersé s'égrène le long des routes en rives gauche et droite. Ces fermes à étages entretiennent un rapport direct, physique, avec le fleuve. En rive droite essentiellement, la maison est souvent prolongée par des quais construits, tels des petits belvédères, au dessus de la rivière. Ce patrimoine fluvial subsiste en partie, encore visible par endroits : "cales" pavées de mise à l'eau, murs appareillés des digues ...

Vestiges de l'importance historique des cours d'eau comme axe majeur de communication, les châteaux de Guiche et de Bidache dressent leurs silhouettes massives au-dessus de la Bidouze.

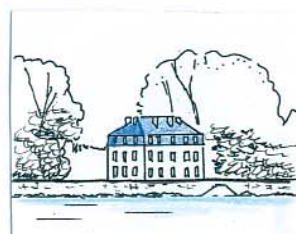
Matériaux :

Zone de transits et d'échanges, la basse vallée de l'Adour est à la croisée de plusieurs influences architecturales : basque (Labourd et Navarre) et landaise (Gosse et Seignanx).

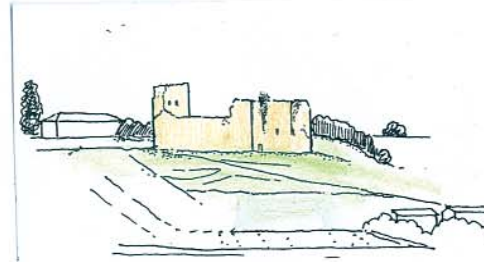
Les matériaux utilisés et les formes de l'habitat puisent dans ces différentes cultures. L'architecture de la vallée de l'Adour est le reflet de cette situation de zone de transition.



château de Montpellier



château du Bec-du-Gave



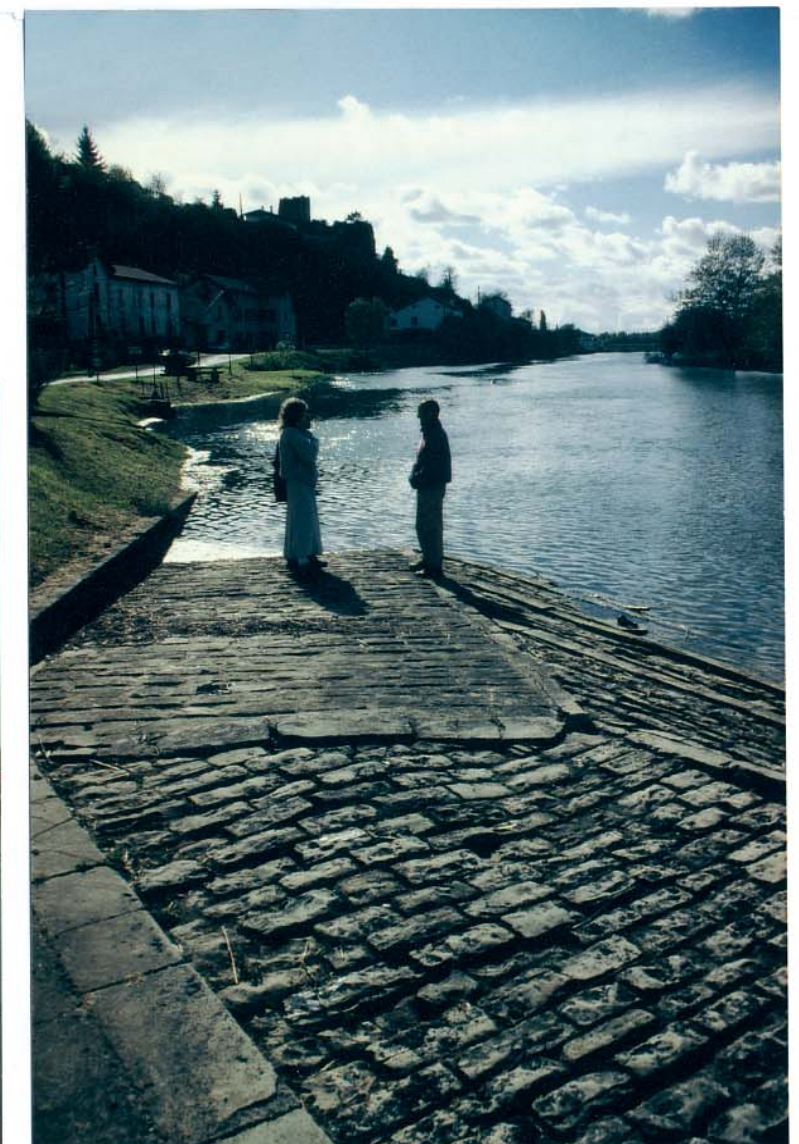
châteaux forts de Guiche...



... et de Bidache sur la Bidouze



Sur les berges, l'habitat entretient un rapport étroit avec l'Adour : en rive droite, des fermes massives avec une petite terrasse et un appontement, accompagnés d'arbres taillés (souvent des platanes)



Quartier du Port sur la Bidouze à Guiche : au pied du château fort et des anciens



La végétation des berges de l'Adour est marquée par l'histoire

Les talus des berges de la basse Bidouze et de l'Adour sont le résultat d'efforts séculaires de protection contre les crues ; le fleuve, soumis au marnage, est longé sur la presque totalité de son linéaire par une levée de terre où passe une route, sur chaque rive. Les berges sont donc très visibles et la végétation joue un grand rôle dans la perception de la qualité des paysages.

La dissymétrie "historique" entre les deux berges se lit encore aujourd'hui :

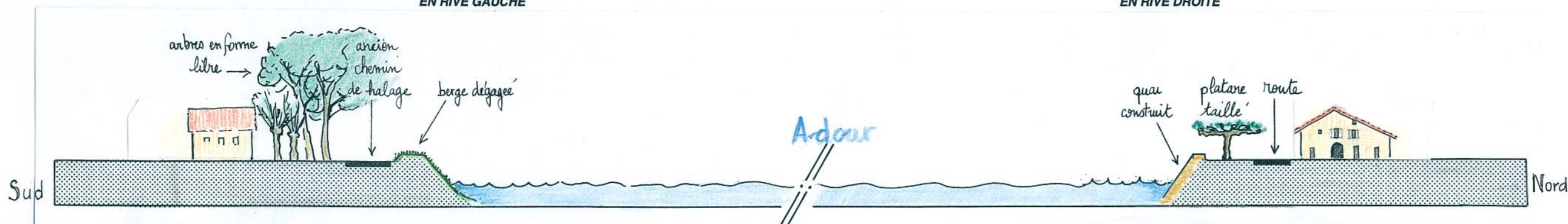
- **en rive gauche**, l'ancien chemin de halage interdisait tout obstacle sur la berge = les plantations d'arbres se trouvent donc à l'extérieur du chemin.
- **en rive droite** (dans le département des Landes), des élargissements, au droit des habitations, ont donné lieu à de petits espaces d'agrément ombragés au bord du fleuve. Certains sont de petits belvédères avec des quais et des arbres taillés (platanes).

La promenade, le long des berges, dans ce paysage très dégagé est agrémentée de façon presque régulière (tous les 200 à 300 m) par la rencontre des fermes et des arbres qui les accompagnent.



EN RIVE GAUCHE

EN RIVE DROITE



Une berge dénudée longée par endroits de quelques arbres (photo BKM)



Sur les deux berges, des enrochements ponctuels récents non revégétalisés marquent fortement le paysage du bord de l'eau. Il est possible qu'ils dissimulent les restes d'un patrimoine fluvial traditionnel (murs appareillés, "cales" de mise à l'eau ...)



De petits aménagements ponctuels de grande qualité, marqués par la présence de platanes taillés en plateau d'ombrage

Dans la vallée, les vastes étendues plates favorisent l'uniformité de la couverture végétale



Les barthes : fossés de drainage ; au-dessus, le coteau de la rive gauche ondulé et peu boisé



Les coteaux constituent une limite claire aux vallées de l'Adour et de la basse Bidouze. Ce sont des versants dissymétriques : le coteau en rive droite, exposé au Sud (dans les Landes) est court, rectiligne et très boisé alors qu'en rive gauche, le coteau est étendu, ondulé couvert de prairies, souligné de bandes boisées descendant doucement jusqu'au fond de la vallée.

Les barthes, ces fonds plats de vallées, larges de 3 km au maximum, étaient des zones régulièrement inondées et traditionnellement vouées aux prairies. La mise hors d'eau par des levées de terre est complétée par un drainage commencé à la fin du XVII^{ème} siècle. Il se caractérise par un réseau de fossés rectilignes qui dessinent un parcellaire à la géométrie régulière essentiellement perceptible vue d'en haut.

C'est aujourd'hui, le domaine des grandes cultures intensives : maïs, peupliers et kiwis.

La traditionnelle richesse écologique (faune et flore spécifiques) de ces milieux humides, n'est ici plus guère ressentie qu'au niveau des barthes résiduelles en pied de coteau, le long des affluents, en bordure de la vallée. En rive droite, dans le département des Landes, le secteur des barthes de St-Barthélémy est protégé en réserve naturelle.

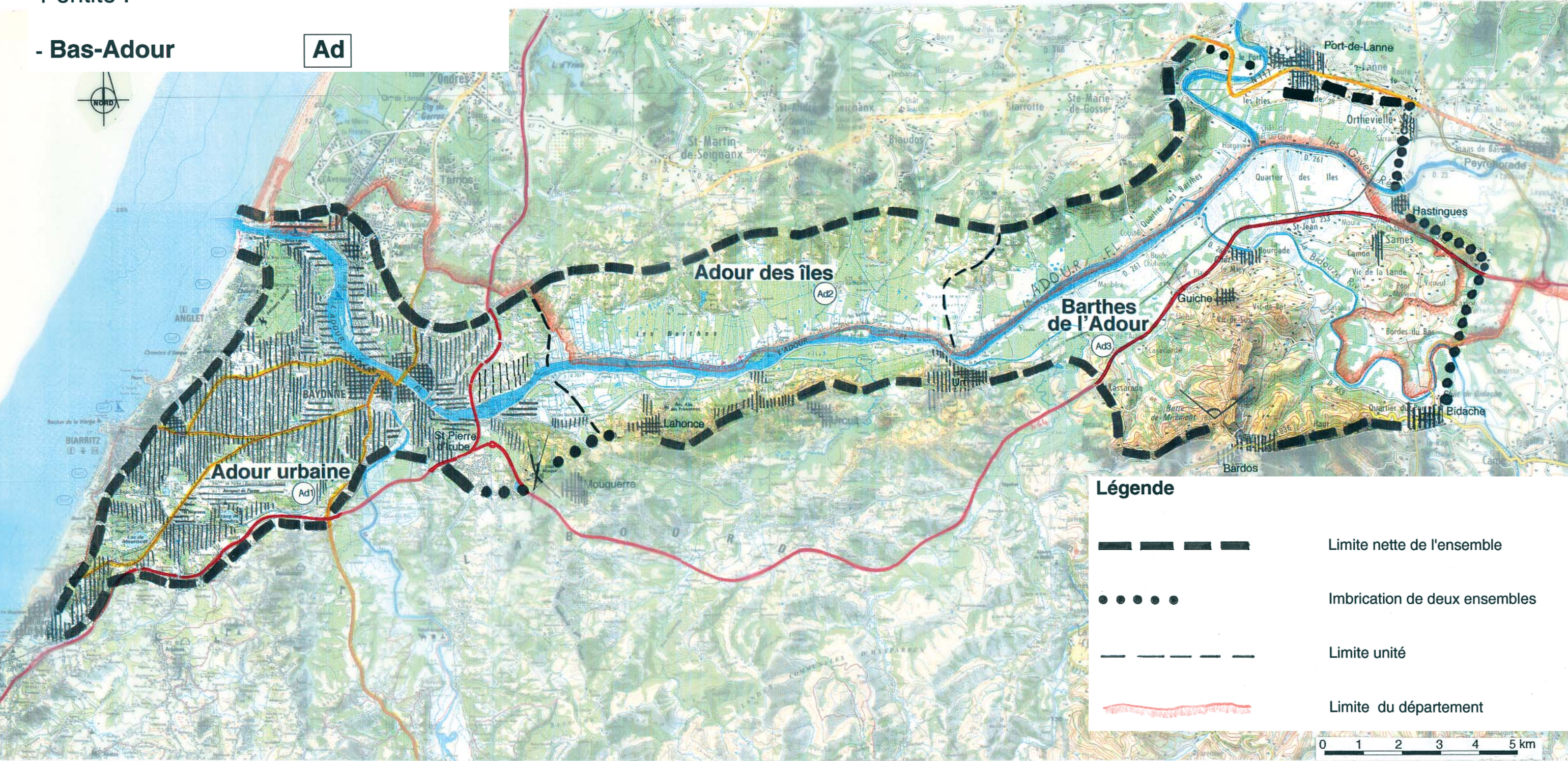
Le contraste entre l'immobilité du fleuve, les étendues uniformes de maïs des barthes et les coteaux ondulés plus ou moins boisés, est renforcé par le rythme des saisons : en hiver lorsque la terre brune est à nu, l'eau paraît plus gris-bleu et les prairies des versants plus vertes..., et les peupliers devenus transparents laissent passer le regard et le vent. Ce contraste se retrouve entre le mode de vie des pêcheurs liés au fleuve et celui des agriculteurs.



1 entité :

- Bas-Adour

Ad



3 unités :

- Adour urbaine

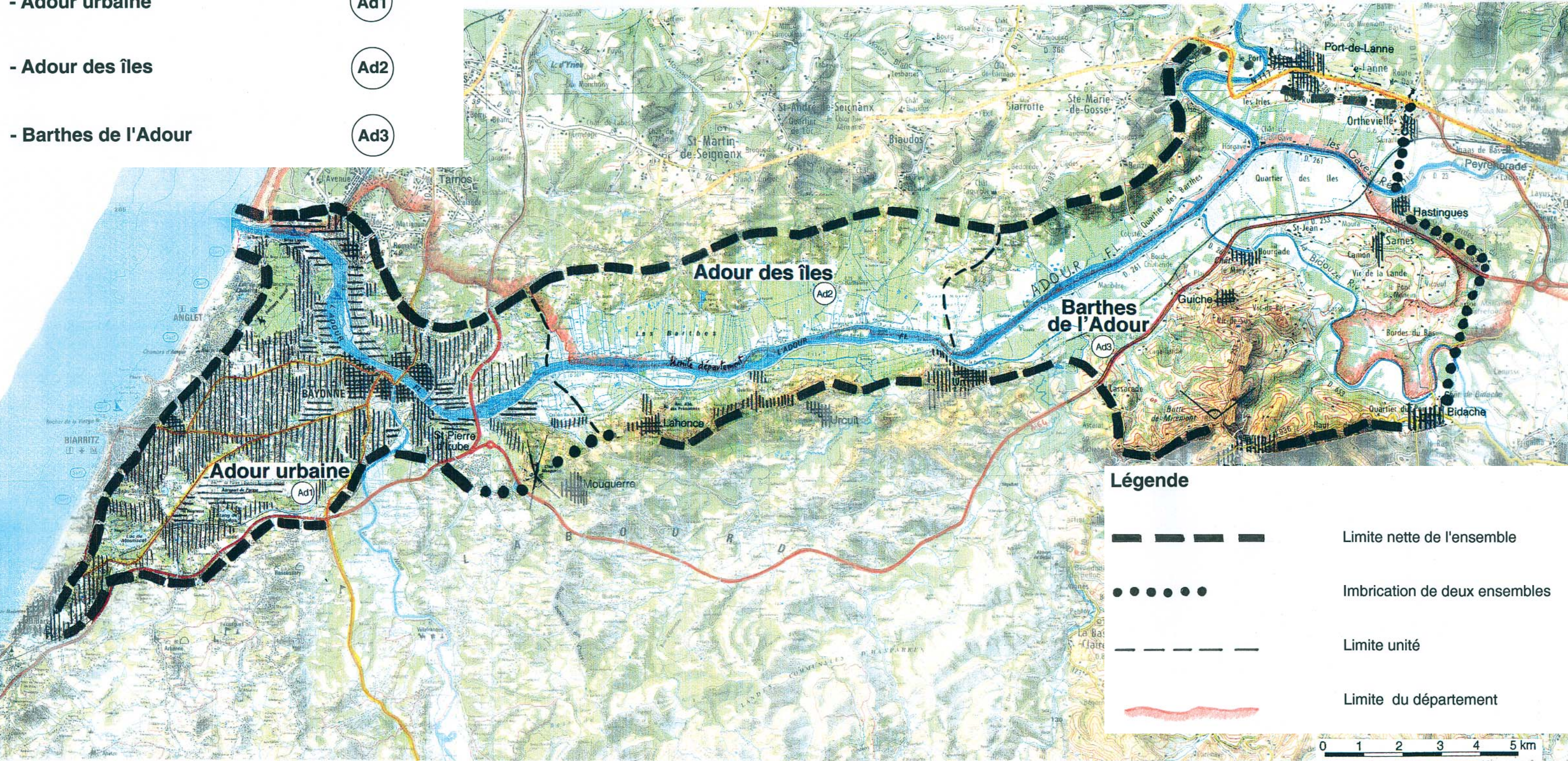
Ad1

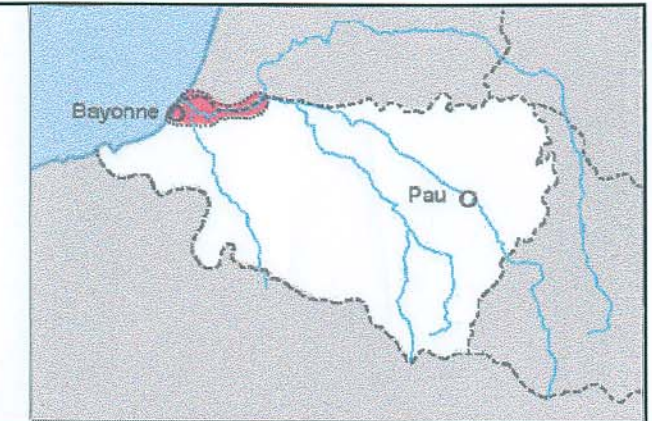
- Adour des îles

Ad2

- Barthes de l'Adour

Ad3





Géographie

- Superficie : 212 km² environ (30 km de long environ)
- 13 communes
- Cette entité de paysage = environ 92 000 habitants soit environ 434 hab. / km² (essentiel de la population concentrée dans l'unité de paysage Adour urbaine Ad1)

- La ville historique est : Bayonne 40 000 hab. (appartient à la Communauté de communes B.A.B : environ 120 000 hab.)

- L'économie aujourd'hui :

1. tourisme (Bayonne et la Côte Basque)

2. industrie et commerce liés au port de Bayonne / Boucau

L'industrie lourde de la fin du XIX^{ème} siècle des forges est terminée depuis 1964 mais il reste aujourd'hui :

- aciéries de l'Atlantique
- fonderie (Mousserolles)
- importations (engrais, bois, produits pétroliers)
- exportations (soufre, maïs, ciments produits chimiques)

3. agriculture

- maïs
- vergers de l'Adour
- élevage (vaches, chevaux)

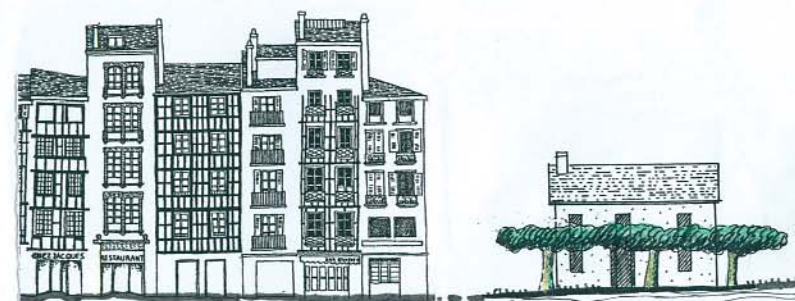
4. pêche (pibale ...)

5. sylviculture (peupleraies)

Histoire: naissance d'un paysage

- Adour : voie de communication très ancienne. Fleuve vagabond : son embouchure est «stabilisée» au XVIII^{ème} siècle au Boucau. C'est l'apogée du commerce du port.
- Bayonne, au confluent de la Nive et de l'Adour est un campement militaire à l'époque romaine ; ville neuve du XII^{ème} siècle, elle connaît une expansion urbaine spectaculaire jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle. Au XIV^{ème} siècle, les faubourgs de la rive droite de l'Adour sont importants. Place forte dès le XVI^{ème}, les fortifications de Bayonne sont complétées par Vauban qui donne à la ville un aspect de forteresse. Au second Empire, aménagement des quais et des grandes allées plantées des berges de l'Adour. Arrivée de la voie ferrée à Bayonne en 1854. La ville a lutté au XIX^{ème} siècle pour obtenir la suppression de l'enceinte fortifiée qui contenait très fortement son urbanisation... Ce n'est qu'en 1921 que les constructions deviennent possibles au-delà des remparts.
- Les barthes sont drainées à partir du XVIII^{ème} siècle. Les prairies humides sont devenues aujourd'hui une immense zone d'agriculture intensive (maïs, peupliers, vergers).

Habitat



à Bayonne

au bord de l'Adour

urbain :

Bayonne, à la fois gasconne et basque, capitale du Labourd : maisons hautes et étroites avec des pans de bois apparents peints.

rural :

- villages groupés en crête de coteaux en rive gauche
- fermes le long des berges de l'Adour et de la Bidouze (qui s'égrenent tous les 200 à 300 m).

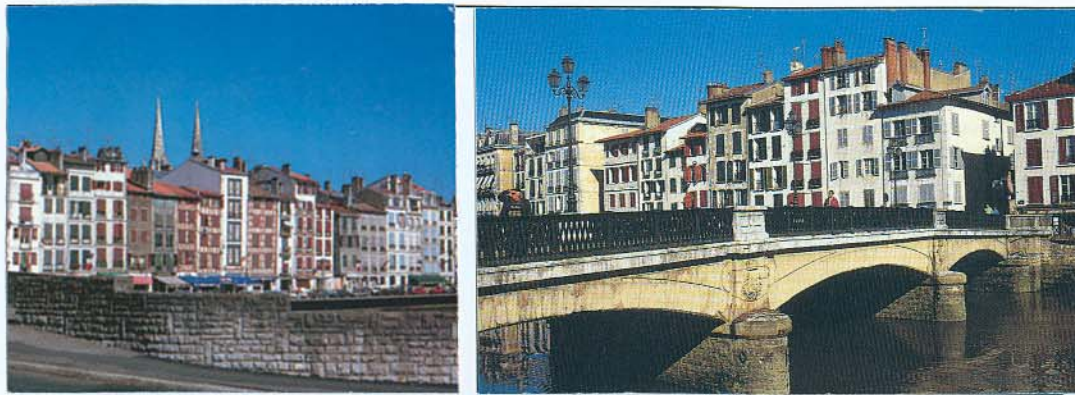
Paysage : ambiance

- **Bayonne**, lieu de vie coloré et animé, à la personnalité marquante, ville en relation étroite avec l'eau (Adour, Nive)
- le **port** ... bruyant et actif, aux couleurs fortes
- l'**Adour** ... vaste surface plate et calme en contraste, à la fois avec le relief du reste du département (fait de collines rondes et de montagnes), et avec l'Océan agité et bruyant. Fleuve **très large, ample, et doux** ... espace paisible.

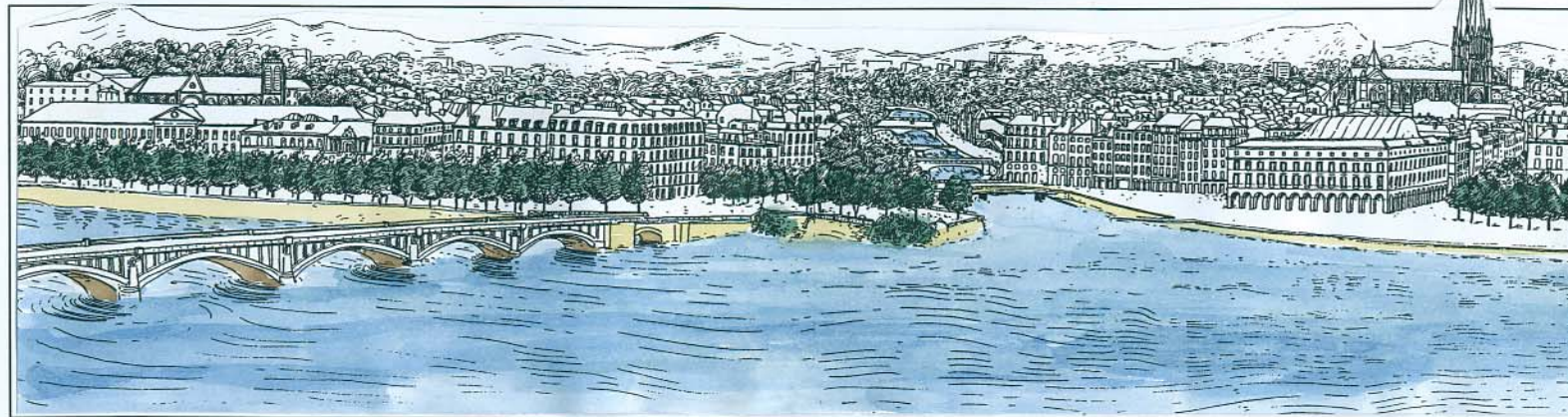




Adour urbaine

Unité **Ad1**

◀ Maisons colorées de Bayonne



La façade urbaine de Bayonne en rive gauche de l'Adour, vue depuis la citadelle (dessin D. Duplantier mis en couleurs)



Le spectacle de l'embouchure : le va-et-vient des bateaux à marée haute

Le fleuve perd ici sa majesté... ses 250 m de large sont enjambés par le Pont St-Esprit aux multiples arches et son nouveau pont rouge (Pont Grenet). Bayonne, ville gasconne, est aujourd'hui la capitale économique du Pays Basque Nord.

Cette unité («Adour urbaine») comprend le district urbain du B.A.B (Bayonne, Anglet, Biarritz), exceptée la bande côtière qui est traitée dans l'ensemble du Labourd. Cette unité urbaine est constituée d'une vaste zone d'urbanisation lâche et résidentielle extrêmement consommatrice d'espace (Anglet ne compte pas moins de vingt cinq quartiers !) ; mais elle est fortement marquée par la puissante personnalité architecturale de Bayonne. Les quais de l'Adour et de la Nive, qui constituèrent pendant tout le Moyen Âge le point d'arrimage de chalands et des galupes, assurant le trafic vers les Pays de l'Adour, ne sont aujourd'hui accostés que par les bateaux de plaisance et de promenade. Les rues étroites et colorées du «vieux Bayonne» sont tout à la fois belles, animées et très prisées des promeneurs. L'ensemble dégage une impression de puissance et d'harmonie et participe à la forte originalité de l'unité.

Le Port, à l'aval de Bayonne :

- sur la rive gauche, au milieu d'un tissu résidentiel urbain, on trouve le petit port de plaisance d'Anglet et les entrepôts de soufre...; la couleur jaune franc et la forme triangulaire des tas de soufre tranchent avec le paysage environnant : des formes souples aux tons gris-vert dominées par la forêt de la Pignada.
- En rive droite, au Boucau, un véritable paysage de port industriel avec ses constructions hors d'échelle et monumentales, longe l'Adour et se termine à «la barre».

Depuis les deux longues digues qui s'enfoncent dans l'océan, le panorama est vaste, il s'étend vers l'Espagne au Sud, les Landes au Nord et l'horizon sans fin devant. Ici, le régime des marées prend toute sa puissance, aussi bien dans l'utilisation des berges (pêcheurs, baigneurs), que dans le trafic des bateaux (on n'entre pas dans le port à n'importe quelle heure !).

Les éléments naturels, le soleil, la pluie et le vent sont omniprésents et dessinent une ambiance hors du temps et grandiose.

* pour une connaissance approfondie de cette unité complexe, on se reportera à l'étude de paysage : «District du BAB» Outside paysagistes 1999



Port de plaisance d'Anglet vu depuis le port de commerce en rive droite



Bayonne vue d'avion.... où l'on voit que la ville est restée fortement contenue dans ses murs jusqu'au XIX^{ème} siècle
(photo P. Laplace 1992 - avant la suppression de l'île St Bernard à l'aval du pont Grenet)

Adour urbaine

Limites

- Au Nord : les faibles reliefs boisés des bords de la vallée de l'Adour (dans les Landes) et les hauts de Boucau en rive droite
- Au Sud : la limite entre les zones urbanisées d'Anglet et la campagne du Labourd
- A l'Est : grossièrement la RD 312
- A l'Ouest : la butte boisée du bois de la "Pignada" et la frange floue, urbanisée du bord de mer (voir ensemble Labourd), et au-delà, la "barre" et l'Océan

Réseaux, infrastructures

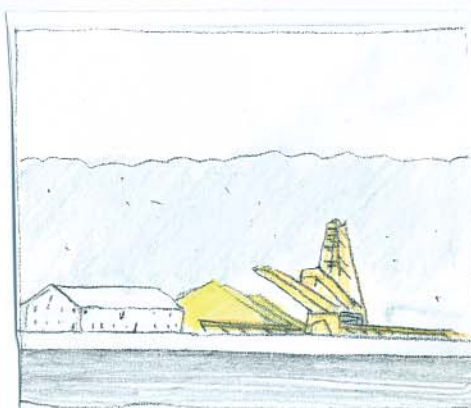
- l'Adour, la Nive
(A noter : la limite départementale est en général au milieu de l'Adour, mais ici elle passe au Nord, au niveau de Boucau, et contourne Tarnos qui est dans les Landes)
- Autoroutes A 64 (vers Toulouse) et A 10 (vers Bordeaux et Paris), en partie en remblai
- Voie ferrée (arrivée à Bayonne en 1854)

Occupation du sol

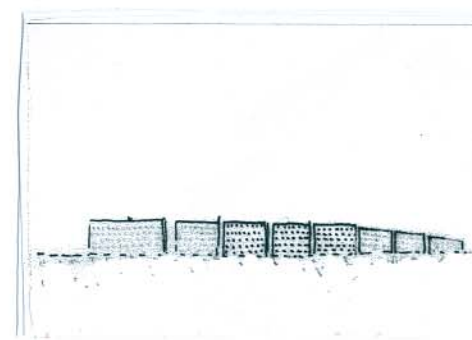
- B.A.B. : zone urbaine très dense dans le "vieux Bayonne" et très lâche dans les quartiers d'Anglet
- Zones industrielles, commerciales ...

Habitat et économie

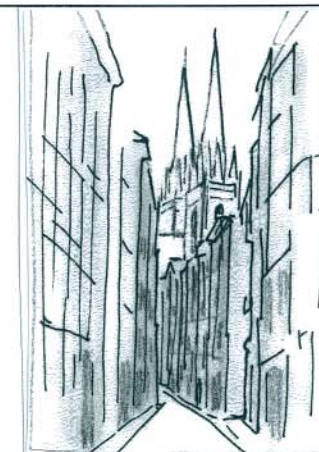
- Bayonne (40 000 hab.) ; le "vieux Bayonne" connaît une dépopulation qui s'accroît au profit du B.A.B (soit environ 120 000 hab.) et des communes périphériques
- Le port s'est récemment étendu en rive droite grâce à la suppression du banc St-Bernard qui facilite en outre le mouvement des grands bateaux
- Boucau (7 000 hab.), en rive droite de l'Adour, ville industrielle
- Economie : . centralise activités du secondaire et du tertiaire : zones industrielles, commerciales, port ...
. tourisme culturel



Les tas de soufre



Les barres de la colline Ste-Croix



La cathédrale

Repères

- Cathédrale
- Z.U.P. Ste-Croix, très visible depuis l'autoroute A64
- Quais
- Port (tas de soufre d'Anglet, grues du Boucau)
- Le phare et la "barre" d'entrée dans l'estuaire

Evolution : Signes visibles

- Le centre de Bayonne est classé "secteur sauvegardé"
- Une immense zone péri-urbaine qui ne cesse de s'accroître... à priori sans plan directeur (pas de forme urbaine intermédiaire entre cœur de ville et péri-urbain)
- Le paysage autour de l'embouchure semble en déshérence
exemple : Aritxague en rive gauche, barthes remblayées et aménagées en zones industrielles et commerciales

Adour des îles

Ad2

En rive droite, pacage des chevaux dans les barthes

Au bord de l'Adour le temps s'écoule paisiblement ... Petit quai de mise à l'eau et belvédère en rive droite



Paysage agricole.

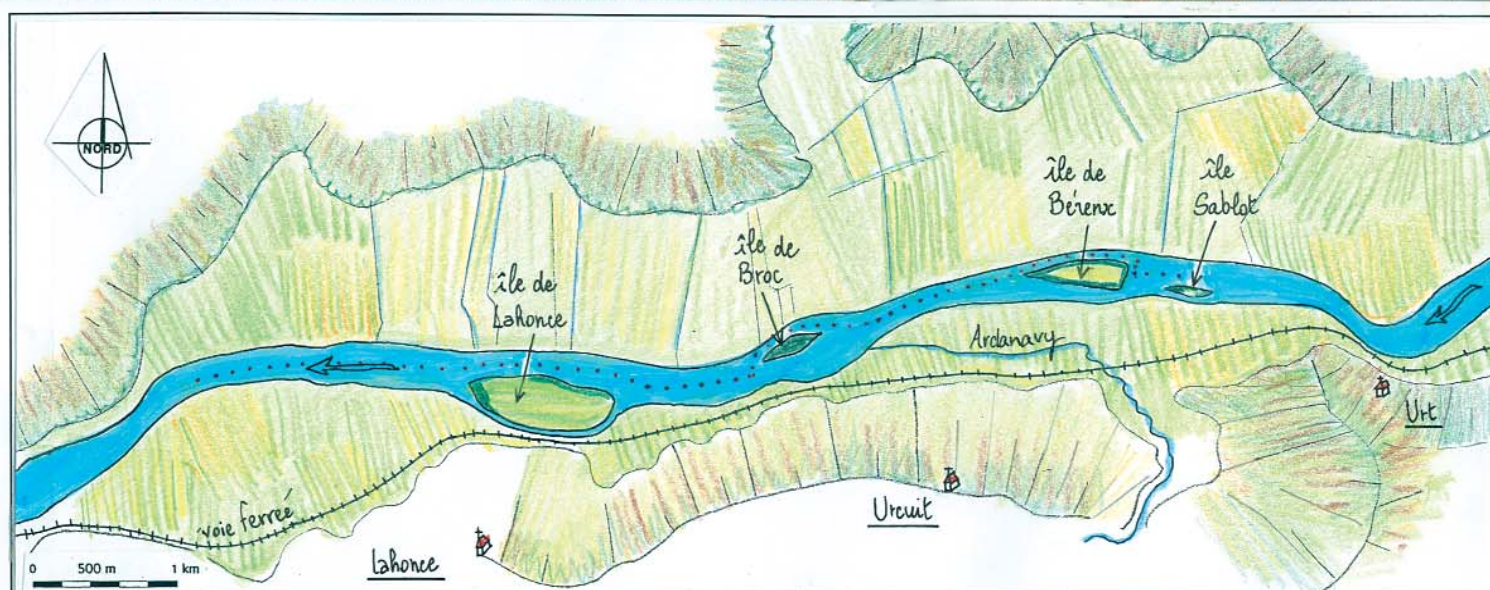
Vastes surfaces plates d'agriculture intensive bordées de coteaux peu élevés ondulants au Sud, et horizontaux au Nord. D'un côté, le Labourd et ses prairies accrochées à des formes rondes, de l'autre, le boisement de pins en continu des Landes.

Au milieu, l'Adour, large et calme subit tranquillement les allers-retours des marées. Dans cette unité, deux grosses îles et deux autres plus petites, animent son cours et lui font perdre en majesté ce qu'il gagne en intimité.

Sur la crête du coteau Sud, les villages s'égrènent, et symétriquement en bord du fleuve leurs ports se succèdent.

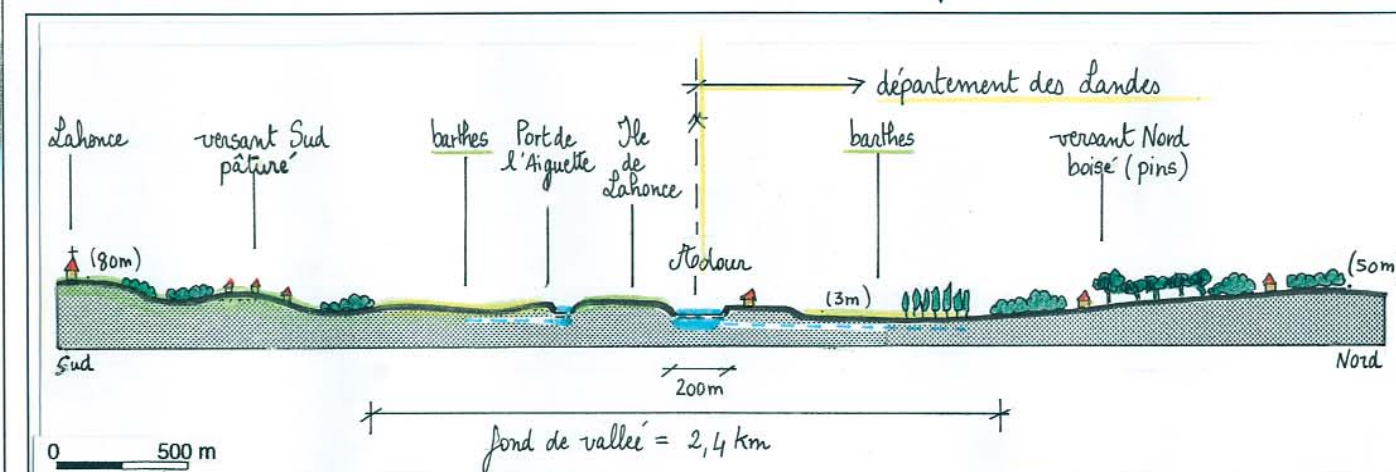
De façon presque régulière, de grosses fermes accompagnées de végétation ponctuent les berges et dominent ces paysages dénudés.

Paysages relativement amples, à la fois ruraux et aquatiques, que l'on peut apprécier en particulier depuis le point de vue de la Croix de Mouguerre ou depuis la montée vers le village d'Urt.



Les 4 îles sur l'Adour

Coupe Sud / Nord au niveau de l'île de Lahonce



Île de Lahonce et l'Aiguette (bras de l'Adour), vue depuis la rive gauche. À noter : les surfaces cultivées sur l'île.

Barthes préservées de St Barthélémy (Landes)





L'Adour, près de Urt ;
au loin, le château de
Montpellier (photo E. Follet)



Silhouette de Urt,
sur la crête,
en rive gauche



Château de Montpellier (vue depuis l'Adour)

Adour des îles

Limites

- Au Nord : coteau bas et rectiligne très boisé (département des Landes)
- Au Sud : coteau ondulé, prairies, petits bois
- A l'Est : Urt et son pont
- A l'Ouest : limite un peu plus floue vers l'agglomération de Bayonne (la RD 312)

Réseaux, infrastructures

- Sur chaque rive : RD 74 (rive droite), RD 261 (ancien chemin de halage en rive gauche)
- Adour fleuve
- Chemin de fer tout le long en rive gauche, en remblai sur le fond plat de la vallée

Occupation du sol

- Sur le fond plat (les barthes) : maïs, peupliers et vergers (kiwi)
- Barthes de St Barthélémy dans les Landes : réserve naturelle, observation de la flore et de la faune
- Coteaux Nord : apparition des pins des landes parmi les feuillus
- Coteaux Sud : prairies + landes boisées (feuillus)
- Ile de Lahonce, la plus grande, cultivée ; îles de Broc, de Bérenx, du Sablot plus petites et plus boisées

Habitat et économie

- Villages en crête en rive gauche : Mouguerre, Lahonce, Urcuit, Urt (en limite d'unité)
- Fermes isolées sur les berges (surtout en rive droite)
- Economie :
 - . agriculture - élevage
 - . pêche : ports en rive gauche l'Aiguette, Urcuit, Urt (pêche en hiver des "pibales" = alevins d'anguilles, met très recherché, alose, saumon ...)
 - . loisirs : club nautique sur l'île de Lahonce, chasse des gibiers d'eau dans les barthes ...

Repères

- Silhouette du village d'Urt sur la crête (en limite d'unité)
- Château de Montpellier depuis l'Adour

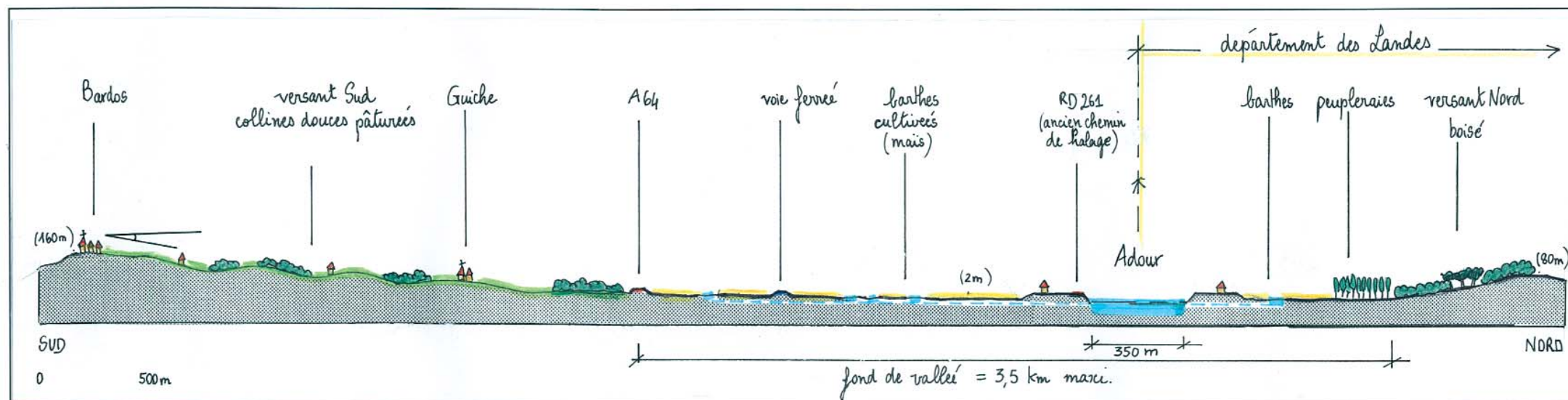
Evolution : Signes visibles

- L'urbanisation de l'agglomération de Bayonne "déborde" en rive gauche ; tendance à l'urbanisation par des maisons individuelles attirées par le bord de l'eau (île de Lahonce menacée d'urbanisation)
- Le patrimoine fluvial (végétal et construit) tend à disparaître (élargissements routiers, renforcement des digues, manque d'entretien des arbres ...)
- Développement des plantations de peupliers

Barthes de l'Adour

Unité **Ad3**

Les grands espaces agricoles des barthes en rive gauche



Coupe Sud / Nord : amplitude de la vallée

▼ Vue de la vallée de l'Adour, à la confluence avec la Bidouze, depuis la RD 253 entre Guiche et la butte de Miremont



Cette unité est au confluent de l'Adour avec :

- les Gaves Réunis (au Bec-du-Gave),
- la Bidouze (au-delà de Guiche),
- l'Aran (à Urt).

Ce fond de vallée très large et plat (environ 3 km de large), est aujourd'hui le siège d'une agriculture intensive offrant un paysage de grands champs ouverts.

Le coteau Nord (du côté département des Landes) est bas, relativement proche de l'Adour, peu ondulé et très boisé. Au Sud, des collines entourant la Bidouze, couvertes de pâturages, font une limite ondulante et douce ; sur la crête court souvent une route d'où l'on peut embrasser du regard toute la vallée.

Les terres basses, appelées «barthes», autrefois très humides, ont été assainies par un réseau de fossés mis en place patiemment par l'homme à partir du XVIII^{ème} siècle. Il crée un paysage au graphisme régulier qui est bien visible depuis les hauteurs (butte de Miremont en particulier).

Sur la berge, comme dans l'unité Adour des îles (Ad2), de grosses fermes accompagnées d'arbres ponctuent les berges ... petits volumes habités au milieu de champs nus. Par endroits, des plantations massives de peupliers bouchent le paysage de façon inattendue.

La majesté du fleuve est à son apogée au «Bec-du-Gave» où la confluence avec les Gaves Réunis est soulignée, comme un «point d'orgue», par une bâtisse remarquable.

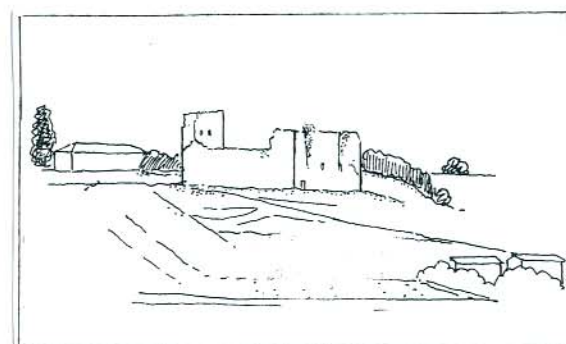
Ici, le fleuve est large et calme, soumis au flux et reflux de la marée, paysage aquatique parsemé de barques.

Le Bec-du-Gave : le mélange des eaux... et le graphisme des barthes vus du ciel (photo E. Follet)

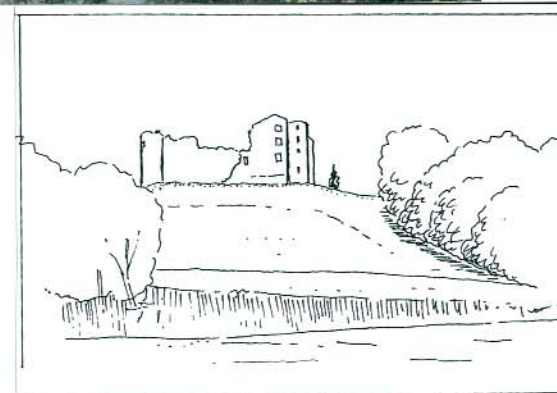
les Gaves Réunis →



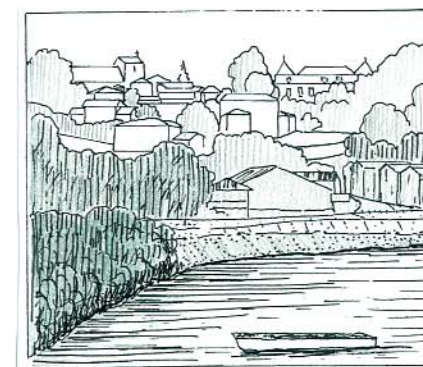
Lumière matinale sur les eaux calmes et scintillantes de l'Adour, un jour de beau temps ; la silhouette de Guiche se détache sur les coteaux en rive gauche ▼



Château de Guiche



Château de Bidache



Silhouette de Hastings

Barthes de l'Adour

Limites

- Au Nord : boisements des Landes
- Au Sud : coteaux ondulés très peu boisés (prairies)
- A l'Est : Hastings, l'autoroute et les boisements au-dessus du Bec-du-Gave
- A l'Ouest : Urt et son port

Réseaux, infrastructures

- Les chemins sur les levées de terre des abords de l'Adour et de la Bidouze sont presque continus
- Ancien chemin de halage en rive gauche = actuelle RD 261
- Le train depuis Peyrehorade jusqu'à Bayonne passe dans la vallée, en remblai
- A 64 de Hastings (péage) à Guiche, en remblai
- Confluences Adour, Gaves Réunis, Bidouze en rive gauche -> barthes
- L'Aran (la Joyeuse) dont le cours, après avoir amorcé une direction incongrue vers l'Est, se résoud à rejoindre l'Adour à Urt

Occupation du sol

- Fond plat de vallée important en rive gauche (confluences) = les barthes, agriculture intensive : maïs, vergers (kiwi), peupleraies
- Versants Sud : prairies, maïs
- Versants Nord : boisé (feuillus, quelques pins)
- Ile de Mirepech, face au confluent de la Bidouze, peu perceptible depuis la rive gauche, relève du département des Landes

Habitat et économie

- Villages sur les hauteurs : Guiche, Bardos, Urt (en limite d'unité)
- Grosses fermes et châteaux sur les berges, environ tous les 200 à 300 m
- Economie :
 - . agriculture - élevage
 - . ports : Bidache, Guiche, Hastings, Urt (pêche en hiver des "pibales" = alevins d'anguilles (mét recherché), alose, saumon...)
 - . loisirs : chasse des gibiers d'eau dans les barthes ...

Repères

- Bec-du-Gave (château)
- Château de Guiche
- Château de Bidache
- Hastings (silhouette)

Evolution : Signes visibles

- Tendance à l'urbanisation par des maisons individuelles attirées par le bord de l'eau
- Le patrimoine fluvial (végétal et construit) tend à disparaître (élargissements routiers, renforcement des digues, manque d'entretien des arbres ...)
- Château du Bec-du-Gave et son parc en Site Inscrit (département des Landes)
- Développement des plantations de peupliers