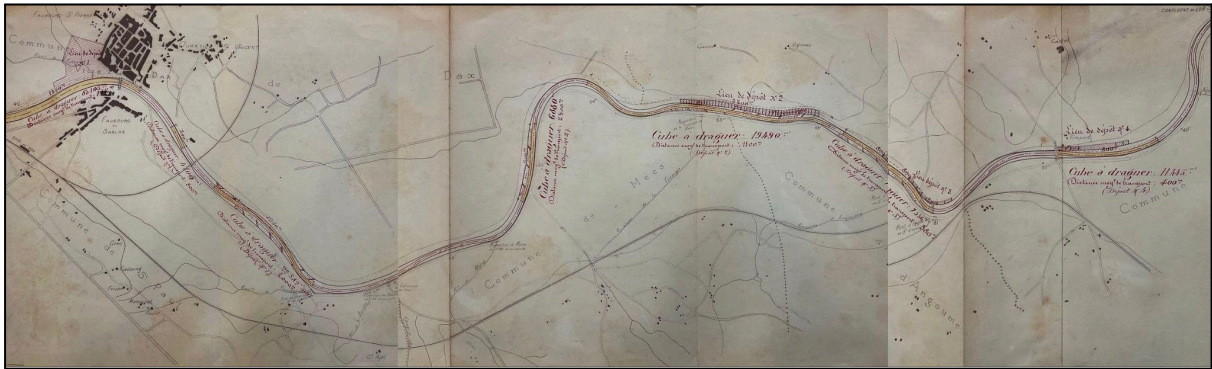


INSTITUTION ADOUR

Etablissement Public Territorial du Bassin de l'Adour

ÉTUDE DE L'AMÉNAGEMENT HISTORIQUE DU COURS DE L'ADOUR ET DU LUY ET DES TRAVAUX DE PROTECTION DE LA VILLE DE DAX CONTRE LES INONDATIONS ENTRE LE DÉBUT DU XIX^e ET LE DÉBUT DU XX^e SIÈCLE (PARTIE AVAL DU PAPI DE DAX)



Plan général du projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax, 1896 (Source : AD 40, 3 S 107).

Rapport de Cédric Lavigne,
Consultant en archéogéographie



*La Nouvelle-Aquitaine et l'Europe
agissent ensemble pour votre territoire*



Novembre 2025

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
I- UN SIÈCLE DE PROJETS ET DE TRAVAUX VISANT À AMÉLIORER LA NAVIGATION SUR L'ADOUR (FIN DU XVIII^e-DÉBUT DU XX^e SIÈCLE).....	6
I-1- Pression économique de la chambre de commerce de Bayonne et premières décisions politiques.....	6
I-2- Le projet d'amélioration de la navigation de l'Adour élaboré par l'ingénieur en chef de Silguy (1835).....	7
I-3- Première phase de projet et défection de l'entreprise adjudicataire (1835-1840).....	15
I-4- Seconde phase de projet et premiers travaux (1845-1870).....	15
I-5- Troisième phase de projet et seconds travaux : endiguements et dragages (1880-1914).....	22
I-6- Quatrième phase de projet et nouveaux travaux (après 1918).....	33
II- L'AMÉNAGEMENT DU PORT DES MAGASINS ET SA PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS.....	37
III- LA PROTECTION DE DAX CONTRE LES INONDATIONS.....	44
III-1- Les travaux du quartier des Magasins, sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont routier (première section).....	46
III-2- Le quartier de la Fontaine chaude, sur la rive gauche de l'Adour, en amont du pont routier (deuxième section).....	47
III-3- Le quartier du Sablar, sur la rive droite de l'Adour, en aval du pont routier (troisième section).....	49
III-4- Le quartier de Bibi, sur la rive gauche de l'Adour, en aval du pont routier (quatrième section).....	55
IV- L'USAGE DES SOLS AU REGARD DE L'INONDABILITÉ DE LA VALLÉE ALLUVIALE ET SES ÉVOLUTIONS ENTRE 1850 ET AUJOURD'HUI.....	62
IV-1- L'usage des sols en 1850 dans l'enveloppe de l'inondation Q2, Q5, Q10 et Q100.	62
IV-2- L'usage des sols en 2021 dans l'enveloppe de l'inondation Q2, Q5, Q10 et Q100.	67
IV-3- Les tendances de l'évolution de l'usage des sols entre 1850 et aujourd'hui.....	67
CONCLUSION.....	75
INVENTAIRE DES ARCHIVES CONSULTÉES.....	78
ANNEXE 1 : ANALYSE DES TEXTES DÉPOUILLÉS RELATIFS À L'AMÉLIORATION DE LA NAVIGATION DE L'ADOUR.....	81
ANNEXE 2 : ANALYSE DES TEXTES DÉPOUILLÉS RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DU PORT DES MAGASINS ET À SA PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS.....	97
ANNEXE 3 : ANALYSE DES TEXTES DÉPOUILLÉS RELATIFS À LA PROTECTION DE LA VILLE DE DAX CONTRE LES INONDATIONS.....	105

“Il ne faut pas se dissimuler que la ville a pris aujourd’hui d’importants développements en dehors de l’ancienne enceinte et notamment sur la rive droite de l’Adour et ce sont des ruines que, dans l’état actuel des choses, une inondation pareille à celle de 1770 laisserait après elle. Les travaux projetés contribueront à embellir tout naturellement les développements de la rive droite. Tout travail de luxe a cependant été écarté car on n’a pas oublié que ce n’était point une œuvre d’agrément pour une population que l’on avait en vue, mais bien une œuvre de sécurité”.

Rapport de l’ingénieur en chef des Ponts et chaussées des Landes,
15 juillet 1870, AD 40, 3 S 141.

INTRODUCTION

Régulièrement impacté par les inondations de l’Adour et de ses affluents (Midouze, Louts, Luy), le territoire dacquois s’est doté d’un Programme d’Actions et de Prévention des Inondations (PAPI) signé le 16 septembre 2020 entre l’Etat, l’Agence de l’eau, l’Institution Adour et les différents acteurs du territoire. 28 actions ont été identifiées sur 28 communes autour de Dax, parmi lesquelles la sensibilisation de la population au risque inondation (action 1.6 du PAPI) au travers d’actions de communication, à l’adresse du grand public, des scolaires et des acteurs socio-économiques, aux fins de développer une culture du risque sur le territoire. Avec le renouvellement des générations, l’arrivée de nouveaux habitants sur l’agglomération dacquoise et l’invisibilisation du fleuve consécutive aux endiguements réalisés dans le passé, s’opère, en effet, une perte de la mémoire des crues par les populations qui peut être dommageable sinon dangereuse. Aussi, dans le prolongement de l’étude déjà réalisée sur la partie amont du PAPI de l’agglomération dacquoise¹, l’étude présentée ici s’attache à documenter à travers le dépouillement et l’analyse des textes d’archives de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle, cette fois sur la partie aval du PAPI [**Figure 1**], les aménagements réalisés par le service des Ponts et chaussées des Landes en vue d’améliorer la navigation sur l’Adour (première partie), d’aménager le port des Magasins et de le protéger des inondations (deuxième partie) et enfin de protéger le reste de la ville de Dax contre les inondations (troisième partie).

De nombreuses études montrent, en effet, que le récit de l’aménagement des vallées au cours de l’histoire ouvre sur une meilleure compréhension des causes des inondations actuelles et suggère des pistes pour lutter contre, voire y remédier. Partant, ce récit de l’histoire des relations des sociétés à l’Adour au cours des derniers siècles et jusqu’à aujourd’hui servira de support de médiation auprès des

¹ LAVIGNE (C.) et FRUCHART (C.), *Etude des aménagements du cours de l’Adour, de l’évolution induite des usages du sol et de leurs conséquences sur l’inondabilité du territoire amont du PAPI de Dax du XVIII^e au XX^e siècle*, Institution Adour, juin 2023, 98 pages.

acteurs et usagers du territoire permettant de construire la culture du risque recherchée par l'action 1.6 du PAPI.

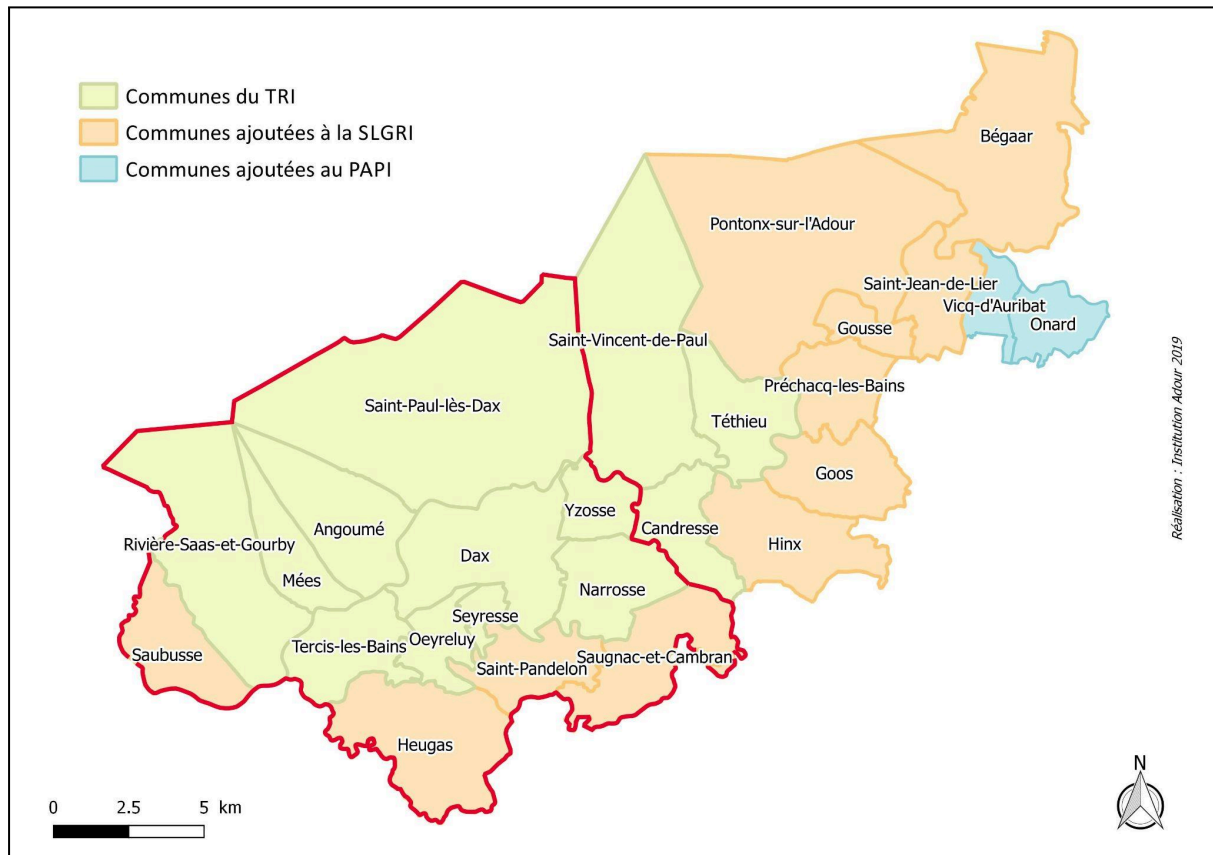


Figure 1 : Périmètre de l'étude (en rouge).

I- UN SIÈCLE DE PROJETS ET DE TRAVAUX VISANT À AMÉLIORER LA NAVIGATION SUR L'ADOUR (FIN DU XVIII^e-DÉBUT DU XX^e SIÈCLE)

La lutte contre l'inondation ne constitue pas un enjeu pour le service des Ponts et chaussées avant le troisième quart du XIX^e siècle. Avant cette date, seule l'amélioration de la navigation sur l'Adour concentre l'attention et les efforts humains et financiers de l'Etat. Nous présentons ici les projets et travaux qui se sont succédés dans ce but entre la fin du XVIII^e et le début du XX^e siècle.

Au cours du XVIII^e siècle et pendant le premier tiers du XIX^e siècle, l'administration provinciale (service des eaux et forêts, avant la Révolution, puis service des ponts et chaussées, après) élabore de nombreux projets d'amélioration de la navigation qui concernent majoritairement la Midouze et le Haut Adour, entre Saint-Sever et le Hourquet. S'agissant du Moyen et Bas Adour (entre le Hourquet et Bayonne), un premier projet est élaboré en 1828 par l'ingénieur ordinaire de Dax qui énumère les moyens de remédier aux difficultés de la navigation (réduction de la largeur de l'Adour par l'établissement d'éperons perpendiculaires aux rives submersibles ; réparation du chemin de halage par la construction de terrasses en remblais sur plusieurs crevasses et terrains bas ; reconstruction de ponts ; essartage des bordures du chemin et des berges ; enlèvement de roches du lit du fleuve) pour un montant de 260 000 francs [**Annexe 1, texte n° 12**]. Ce projet, comme ceux élaborés par les ingénieurs ordinaires de Saint-Sever, pour la Haut Adour, et de Mont-de-Marsan, pour la Midouze, reçoit un avis défavorable de l'ingénieur en chef des Landes en raison de son coût hors de proportion avec les moyens du service, l'enveloppe des travaux étant ramenée, s'agissant du Moyen et Bas Adour, à 58 550 francs [**Texte n° 14**]. Au tournant des années 1830, aucune décision significative visant à améliorer la navigation sur l'Adour n'a été prise, les services de la préfecture se contentant de gérer les affaires courantes.

I-1- Pression économique de la chambre de commerce de Bayonne et premières décisions politiques

Cette situation d'attentisme va être bousculée sous la pression de la chambre de commerce de Bayonne qui alerte les plus hautes personnalités de l'État sur la nécessité d'améliorer la navigation *“pour le bien être d'un pays pauvre”*. Dans une lettre adressée le 30 avril 1829 aux ministres de l'Intérieur, de la Marine et des Colonies au sujet des améliorations à apporter à la navigation à l'embouchure de l'Adour et sur son cours amont, les membres de la chambre de commerce de Bayonne agitent le spectre d'une agitation sociale : *“C'est souvent le haut prix des transports qui avilit celui des denrées et pour certaines localités ce taux élevé a des conséquences plus fâcheuses que les impôts indirects qui excitent aujourd'hui des plaintes générales. Cette vérité peut surtout s'appliquer aux vins et aux eaux de vie de l'Armagnac et du Madiran ainsi qu'aux vins de Chalosse”*. La chambre demande, notamment, qu'on *“débarrasse la rivière des sables qui obstruent son lit près de Dax*

et qu'on affecte intégralement les droits de navigation perçus sur l'Adour aux réparations de cette rivière" [Texte n° 13].

I-2- Le projet d'amélioration de la navigation de l'Adour élaboré par l'ingénieur en chef de Silguy (1835)

Sous la pression des ministères concernés par l'amélioration de la navigation de l'Adour, de premiers travaux d'urgence sont engagés dans le courant de l'automne 1829 [Textes n° 16 et 17]. Dans le même temps, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, Jean-Marie de Silguy, rédige un projet d'amélioration de la navigation qui a pour objet, sur une longueur de 69,5 kilomètres, "de créer à l'Adour un lit mineur, limité dans une section convenable au tirant d'eau qu'il est nécessaire d'obtenir pour la navigation, et de régulariser le lit majeur ou des grandes eaux au moyen des procédés employés avec succès sur la Midouze" [Textes n° 22 et 29]. Ce projet, d'un montant de 450 000 francs, est déclaré d'utilité publique par la loi relative à l'amélioration de la navigation de l'Adour du 30 juin 1835 [Texte n° 23]. Il va dicter le programme et l'action des ponts et chaussées jusqu'en 1895.

Les plans de ce projet figurent le cours de la rivière, section après section, en indiquant les améliorations envisagées. Nous les avons reportées sur la carte d'Etat-Major, postérieure d'une quinzaine d'années, afin de permettre de les situer et d'identifier les travaux envisagés [Figure 2].

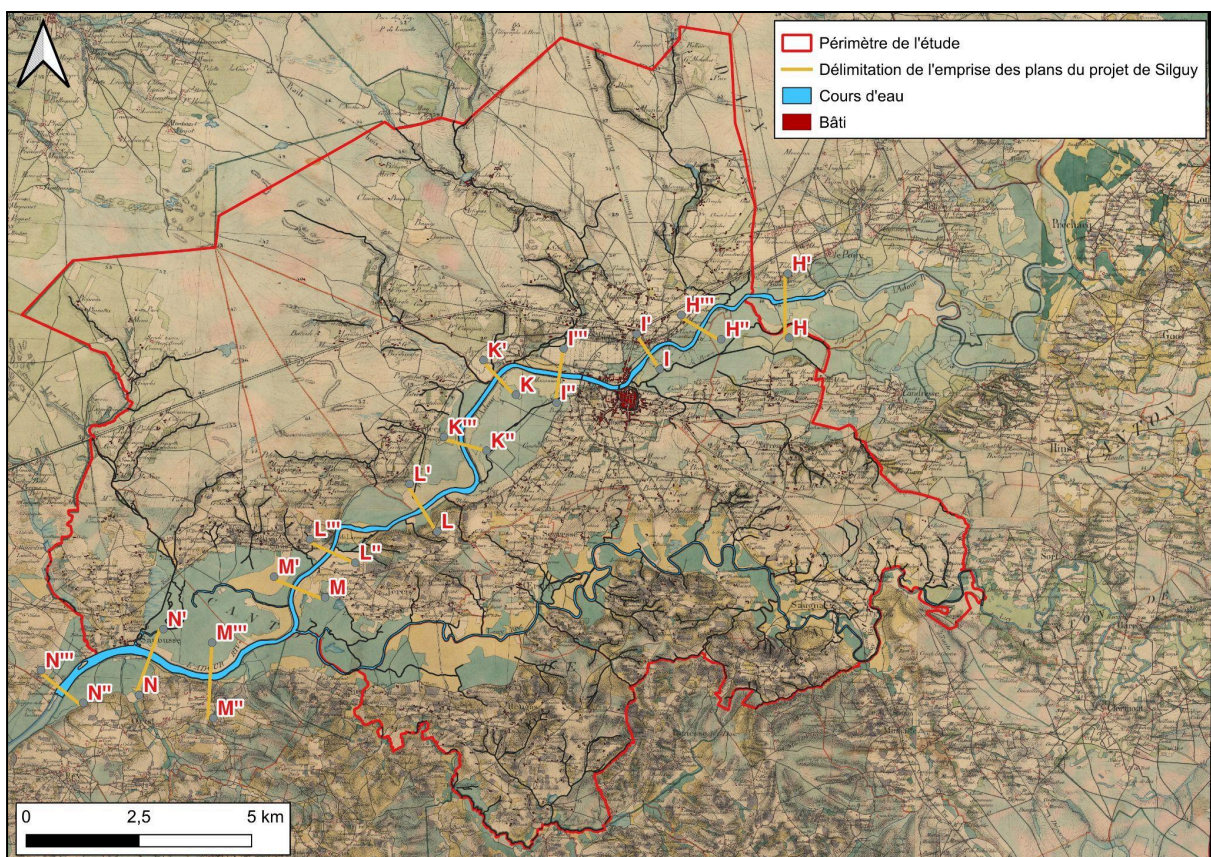


Figure 2 : Localisation, sur la carte d'Etat-Major (1850), des plans de l'ingénieur de Silguy, dessinant section après section, les travaux d'amélioration de la navigation de l'Adour.

Les plans conservés aux archives départementales des Landes (3 S 226), datés des années 1835 et 1836, ont été dessinés par l'ingénieur ordinaire et vérifiés par l'ingénieur en chef de Silguy. Certains ont été amendés en 1845 par l'ingénieur ordinaire Crouzet qui y a indiqué les travaux réalisés en l'espace d'une dizaine d'années (on y reviendra ci-dessous). La légende est rédigée comme suit : "On a marqué d'une teinte de sable les parties de rivière où les travaux d'amélioration sont exécutés et on a distingué les surfaces plantées de bouture de saule, par des traits discontinus de couleur verte. Sur ces mêmes parties, le chenal de navigation a été marqué d'une teinte bleue plus intense. Les cotes de sondages écrites à l'encre bleue sont relatives à l'état ancien de la rivière. Celles qui représentent l'état actuel sont inscrites à l'encre rouge. Les épis transversaux avec enrochements sont distingués des épis simples non enrochés par un trait rouge plus prononcé. Les travaux exécutés sur le chemin de halage sont indiqués par un lavis de carmin. Enfin, partout où la berge naturelle a été protégée par des enrochements, on a doublé d'un trait rouge la ligne noire qui en représente l'arête".

Nous reproduisons ici ces plans, section après section, c'est-à-dire d'amont en aval, soit de la lettre H à la lettre N", selon l'orientation sud qui leur a été donnée, inverse donc de celle de la carte d'Etat-Major [Figures 3 à 12].

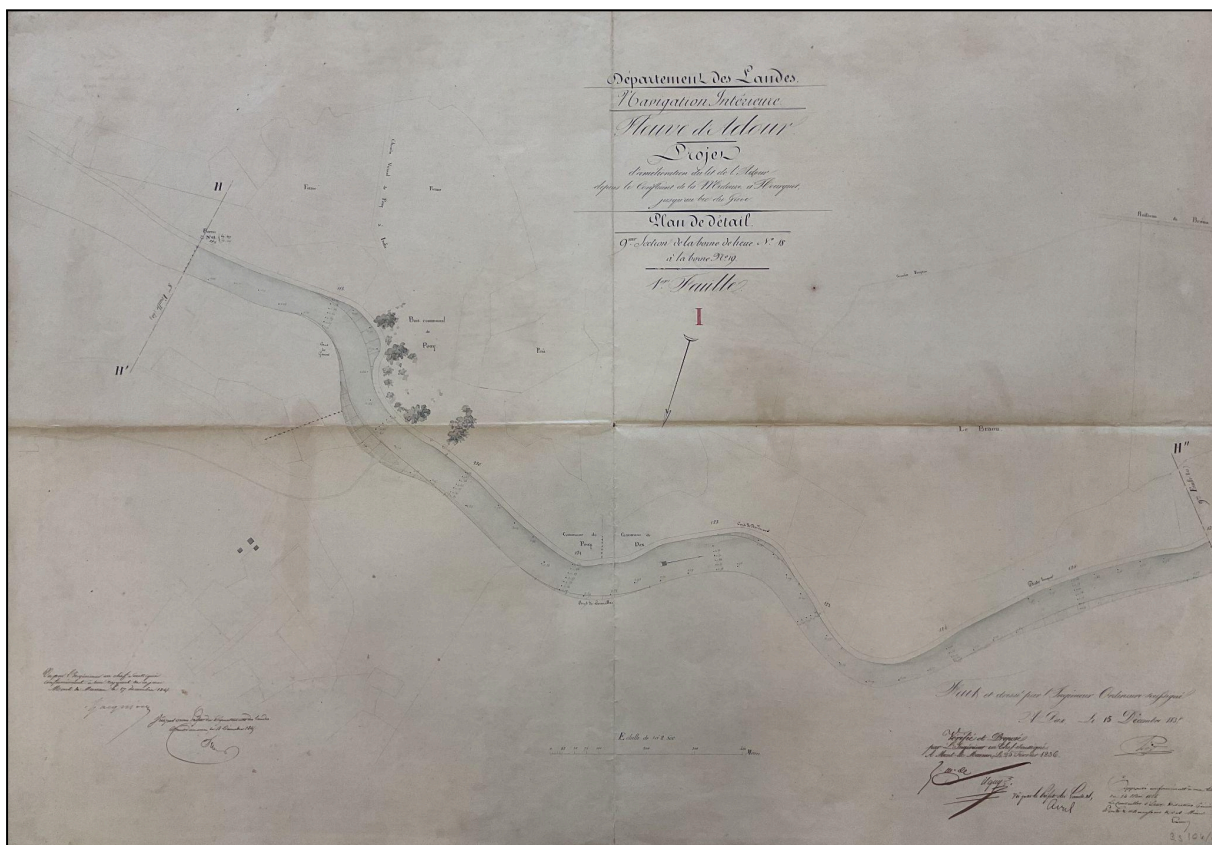


Figure 3 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 9^e section de la borne de lieue n° 18 à la borne n° 19, 1^{ère} feuille (AD 40, 3 S 226).

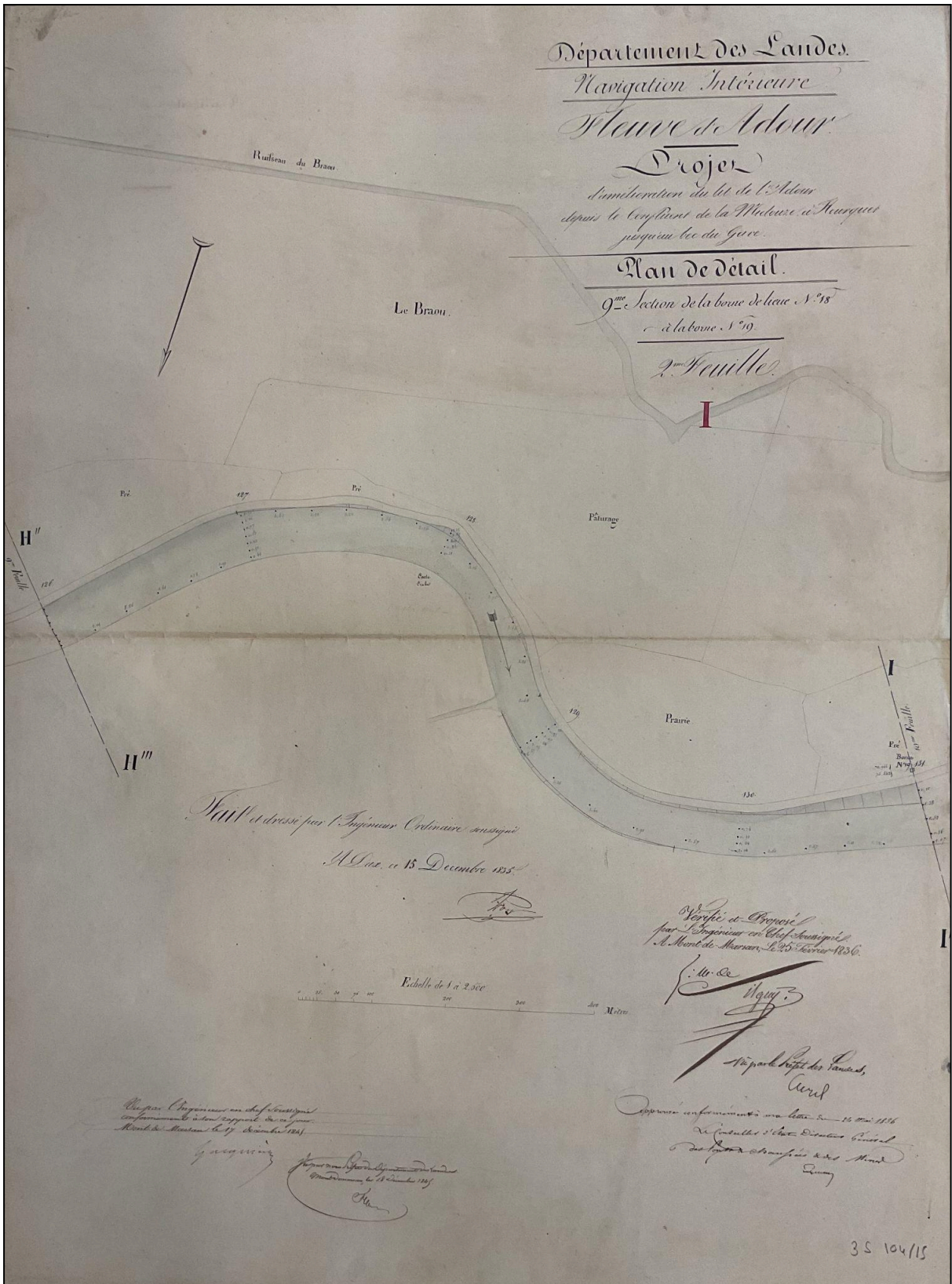


Figure 4 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 9^e section de la borne de lieue n° 18 à la borne n° 19, 2^eme feuille (AD 40, 3 S 226).

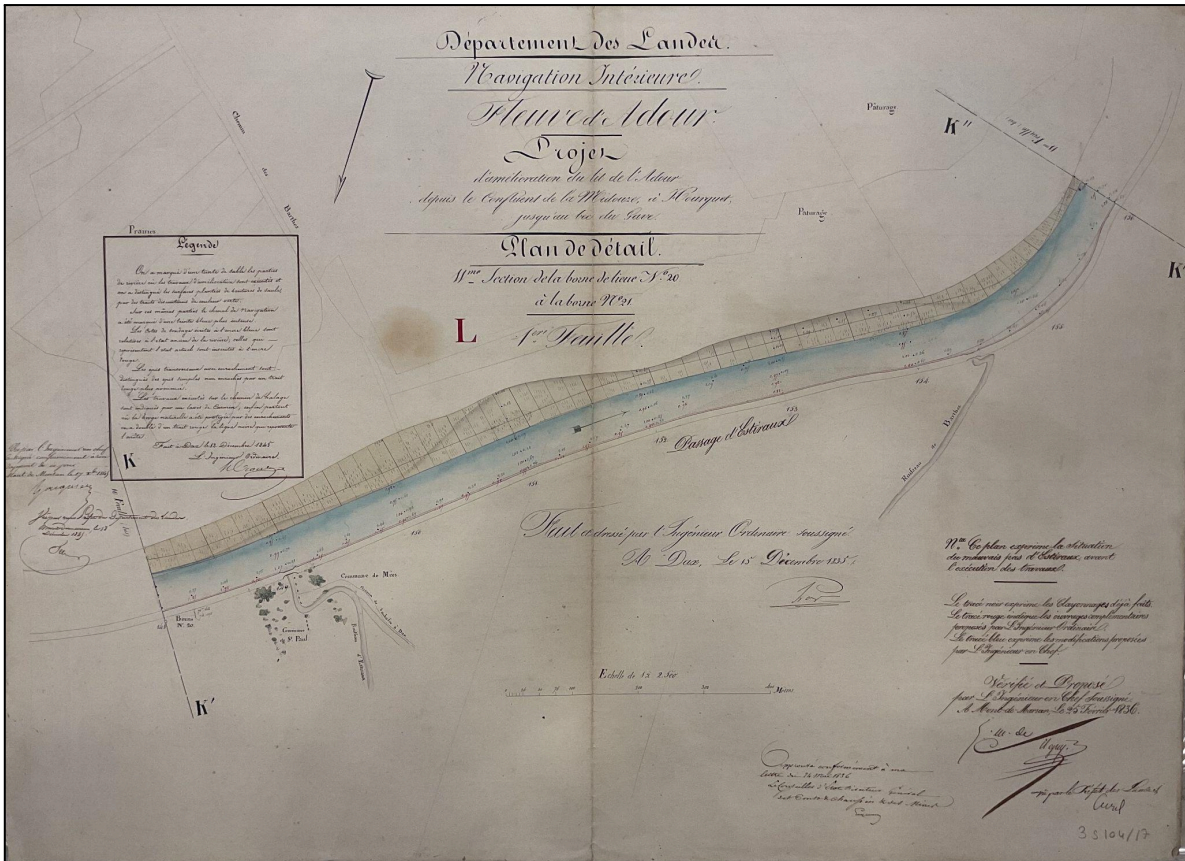


Figure 6 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 11^e section de la borne de lieue n° 20 à la borne n°21, 1^{ère} feuille (AD 40, 3 S 226).

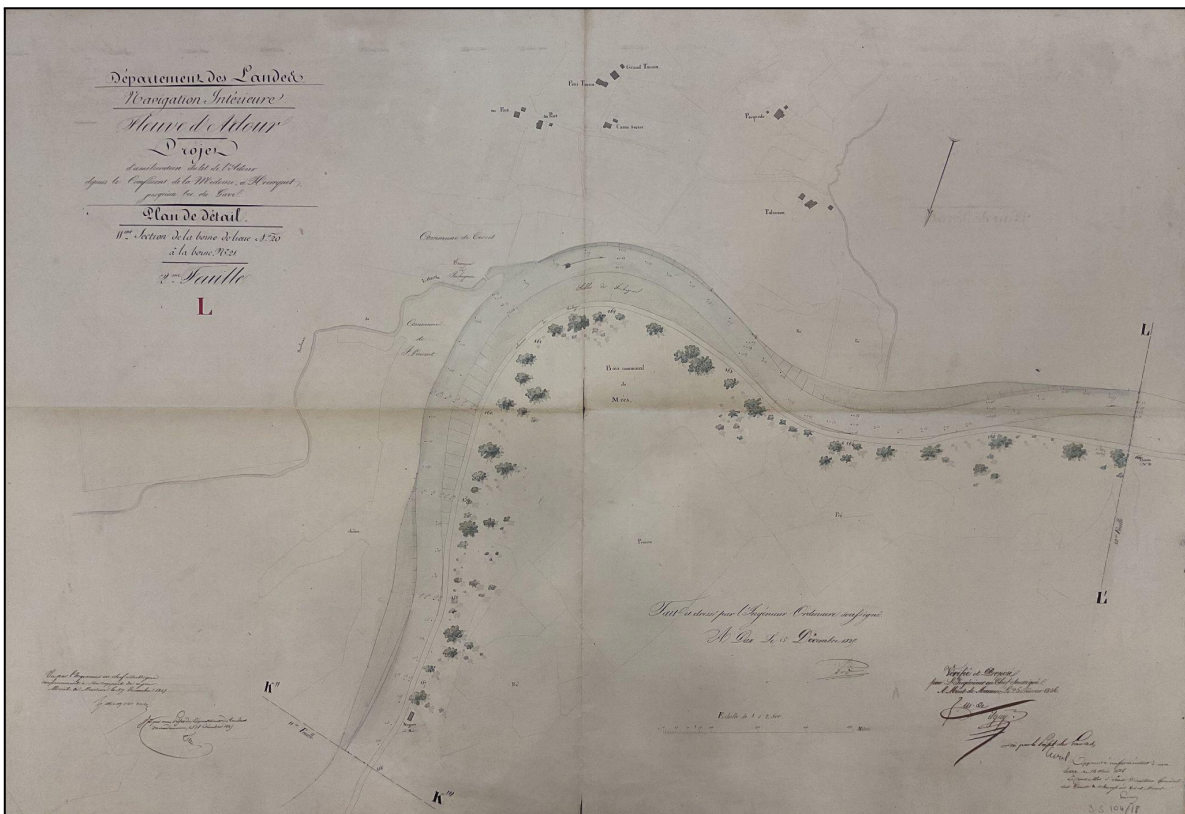


Figure 7 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 11^e section de la borne de lieue n° 20 à la borne n°21, 2^{ème} feuille (AD 40, 3 S 226).

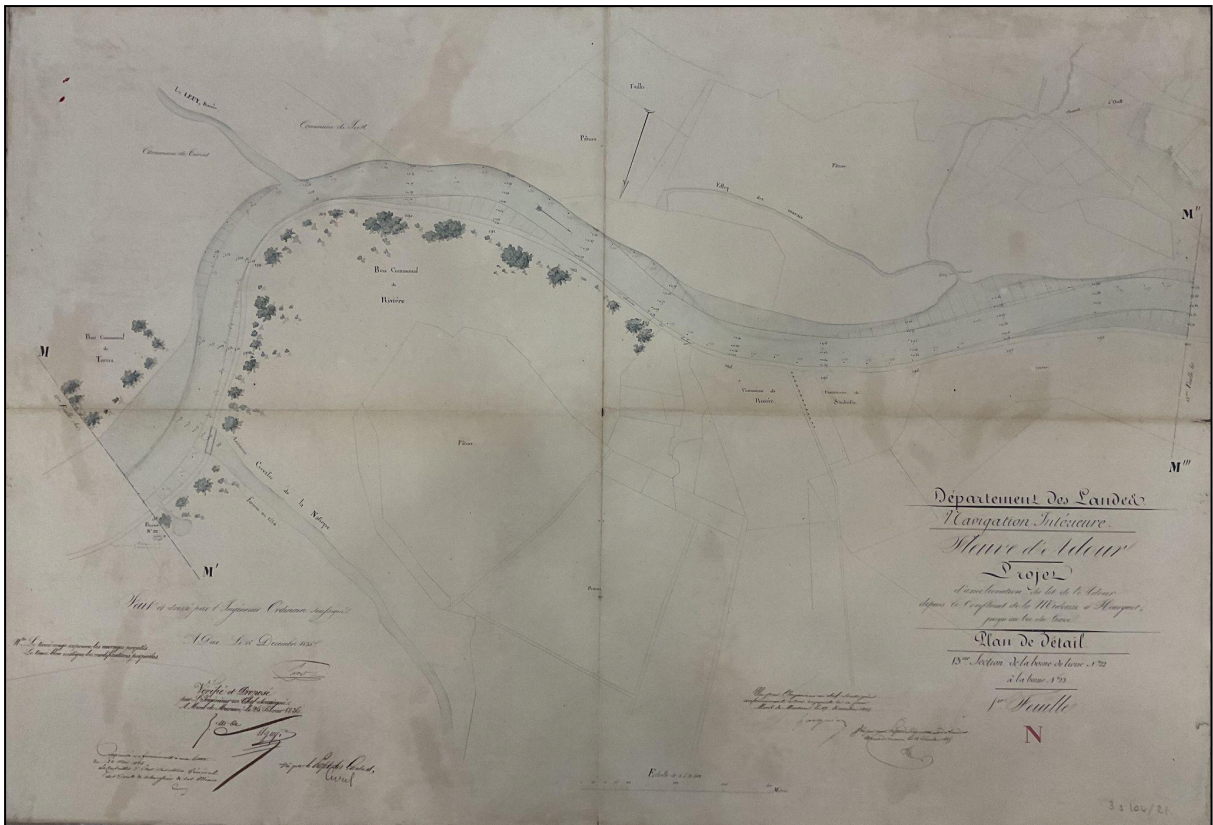


Figure 10 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 13^e section de la borne de lieue n° 22 à la borne n°23, 1^{ère} feuille (AD 40, 3 S 226).

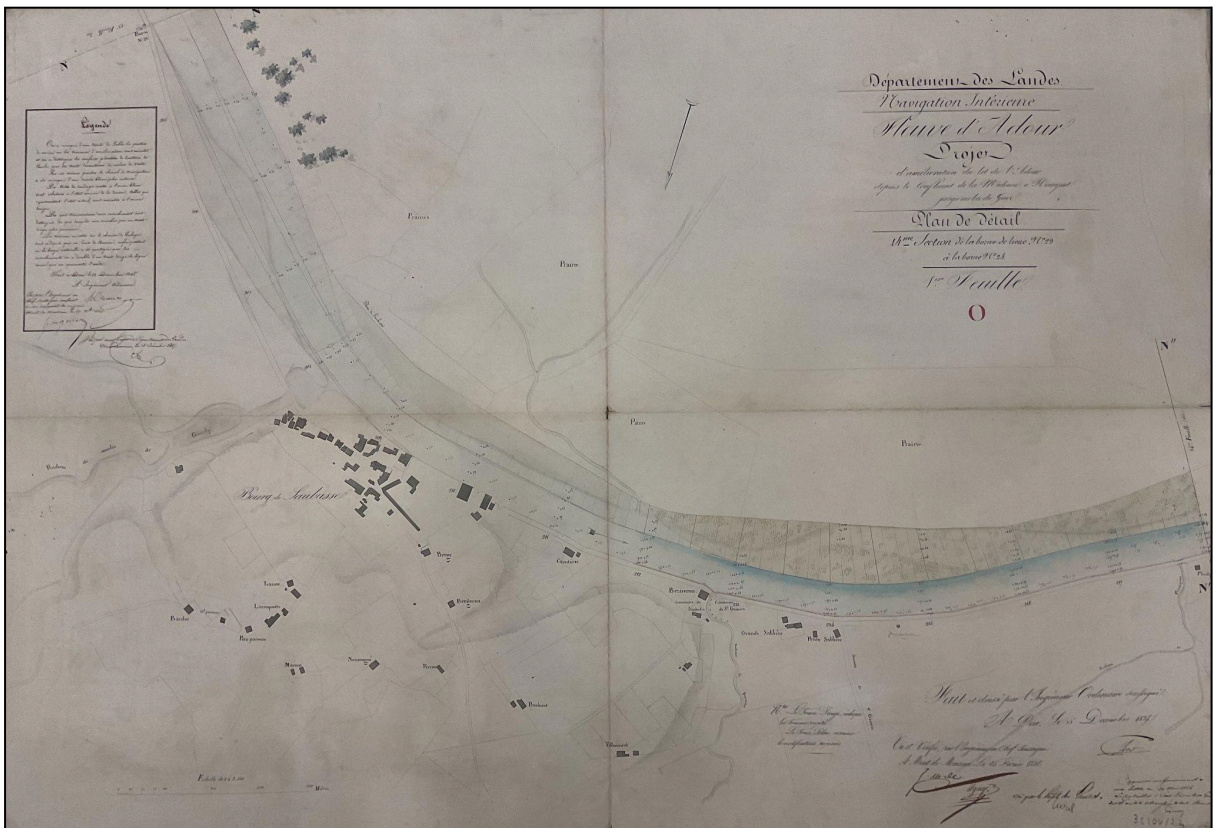


Figure 12 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 14^e section de la borne de lieue n° 23 à la borne n°24, 1^{ère} feuille (AD 40, 3 S 226).

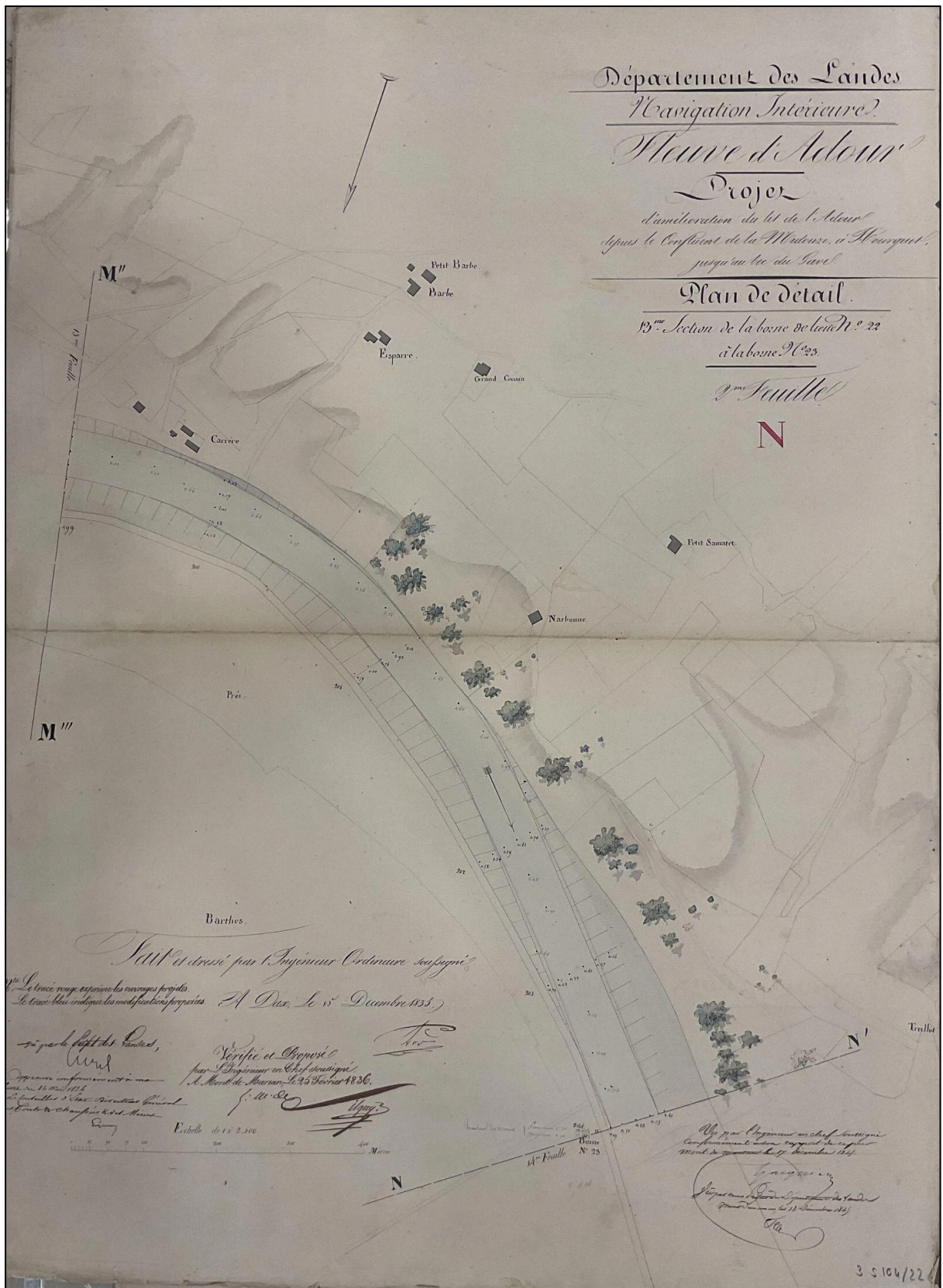


Figure 11 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 13^e section de la borne de lieue n° 22 à la borne n° 23, 2^eme feuille (AD 40, 3 S 226).

I-3- Première phase de projet et défection de l'entreprise adjudicataire (1835-1840)

Ce projet débouche, dans le courant de l'année 1836, sur un lever de plans d'ensemble et de plans de détail de l'Adour, depuis la confluence de la Midouze jusqu'au bec du Gave [**Textes n°24 à 26**], ainsi que par la plantation de bornes repères destinées à reconnaître les limites de la rivière avant l'exécution des premiers travaux [**Texte n° 30**]. Ceux-ci font l'objet d'une première adjudication le 8 juillet de la même année sur la partie comprise entre le Hourquet et Dax, pour un montant de 228 000 francs [**Texte n° 31**], et le 17 août sur la partie comprise entre Dax et le Bec des Gaves, pour un montant de 222 000 francs [**Textes n° 32 à 34**]. Le 26 avril 1838 est créée une brigade de 9 cantonniers sur l'Adour, entre le Hourquet et le Bec du Gave, visant à maintenir la viabilité du chemin de halage, entretenir les plantations effectuées sur les atterrissements artificiels ainsi que les clayonnages de la rivière [**Texte n° 36**].

Alors que les travaux démarrent rapidement sur le premier lot d'adjudication (partie comprise entre le Hourquet et Dax), des difficultés surgissent sur le deuxième lot (entre Dax et le Bec des Gaves), Jean gabriel Dangoumau demandant au préfet une augmentation du prix pour les travaux qu'il exécute, menaçant de les suspendre et de résilier son contrat [**Texte n° 35**]. Le 2 juillet 1838, le directeur des ponts et chaussées et des mines demande au préfet des Landes de faire procéder à l'instruction de la réclamation des sieurs Dangoumau et Saint Grière [**Texte n° 37**], leur marché étant résilié le 31 janvier 1839 [**Texte n°38**]. A cette date, aucun des travaux envisagés n'a donc été réalisé.

I-4- Seconde phase de projet et premiers travaux (1845-1870)

Le 7 août 1845, le directeur des ponts et chaussées écrit au préfet des Landes pour l'informer qu'un crédit de 1 200 000 francs a été inscrit dans la loi sur la navigation intérieure en cours d'examen à l'assemblée nationale, en vue de l'achèvement des travaux d'amélioration de l'Adour entre Bayonne et l'embouchure de la Midouze [**Texte n° 39**]. Celle-ci est votée le 31 mai 1846, prévoyant une enveloppe de 1 200 000 francs en vue de l'amélioration de la ligne navigable du Bas Adour [**Texte n° 41**]. Ayant reçu l'avant projet des travaux à exécuter pour compléter l'amélioration de l'Adour entre le confluent de la Midouze et le Bec des Gaves, le directeur demande au préfet que les changements relatifs à l'augmentation des enrochements soient restreints afin de rester dans le budget imparti [**Texte n° 42**]. Le 19 septembre 1846, l'étendue de chacun des quatre premiers lots est délimitée par des bornes. Le lot 1 s'étend depuis le confluent de la Midouze au Hourquet jusqu'à la borne placée à l'aval de Pontonx ; le lot 2 s'étend de Pontonx jusqu'à la ville de Dax ; le lot 3 s'étend de Dax jusqu'à Saubusse ; le 4^e lot comprend la partie du fleuve comprise entre Saubusse et le confluent de la rivière des Gaves réunis [**Texte n° 43**]. Les travaux complémentaires à réaliser entre Dax et le Bec des Gaves ayant été approuvés par le ministre des travaux publics, le 25 juin 1847, le directeur des ponts et chaussées demande au préfet des Landes de procéder sans

délai à l'adjudication des travaux [Texte n° 45]. Ceux-ci sont confiés en 1849 à Dominique Vivant, entrepreneur de travaux publics demeurant à Saint-Martin-de-Seignanx, pour ce qui concerne le chemin de halage entre le Hourquet et le Bec des Gaves [Textes n° 46 à 48], et à Jean Gabriel Dangoumau et Bernard Loustalot, entrepreneurs de travaux publics, pour ce qui concerne les travaux de perfectionnement de l'Adour entre Dax et le Bec des Gaves [Texte n° 49]. Ces derniers seront remplacés en 1856 par Dominique Castaing, également entrepreneur de travaux publics, suite au décès de Bernard Loustalot, Jean Gabriel Dangoumau ayant demandé à ne pas continuer l'entreprise en son seul nom. L'adjudicataire affecte au cautionnement de l'entière et parfaite exécution des travaux la somme de 617,36 francs formant le huitième du montant des travaux restant à exécuter, soit 4938 francs [Texte n° 50].

Les travaux réalisés par les entreprises Dangoumau & Loustalot puis Castaing ne sont pas documentés par les archives conservées, mais leurs résultats sont évoqués dans un courrier du 27 mai 1870 de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées adressé au préfet des Landes au sujet d'un projet d'achèvement des digues du lit mineur en aval de Dax et de divers travaux accessoires relatifs au perfectionnement de la navigabilité de cette section de l'Adour *"qui a une importance exceptionnelle et très considérable malgré la concurrence du chemin de fer"*. L'ingénieur déclare que *"les travaux d'endiguement ont donné d'excellents résultats partout où ils ont été achevés et qu'il importe de mettre la dernière main aux digues ébauchées. En effet, l'insuffisance des fonds d'entretien n'a pas permis de maintenir les digues à la hauteur convenable, d'où il suit que des atterrissements se produisent avec lenteur et que l'approfondissement du cheval s'arrête. Il convient en outre de draguer quelques parties de hauts fonds mis à nu par l'approfondissement du chenal"* [Texte n° 51]. C'est à cette phase de travaux que l'on doit la construction, dans le lit même du fleuve, de la digue longitudinale qui partage son cours en deux, réduisant sa largeur de 140 à 80 mètres environ entre Dax et la confluence du Luy. Les plans et coupes de cette digue sont d'ailleurs figurés dans les documents d'un avant-projet qui sera élaboré quelques années plus tard [Figures 13 et 14].

Ces travaux sont également figurés sur les plans de l'ingénieur de Silguy, amendés en 1845 par l'ingénieur ordinaire Crouzet qui y a reportés les travaux réalisés sur certaines portions du lit du fleuve. Nous les reproduisons ci-dessous en les orientant cette fois au nord afin de pouvoir les situer facilement [Figures 15 à 19]. Nous les avons figuré également sur la carte d'Etat-Major afin de visualiser leur emprise [Figure 20, en violet]. A noter que ces travaux sont figurés sur ces plans comme réalisés à la date de 1845 alors que les textes donnent à penser qu'ils ont seulement débuté à cette date et se sont poursuivis pendant plusieurs décennies. Il s'agit là d'une distorsion assez classique entre les sources cartographiques et les sources écrites...

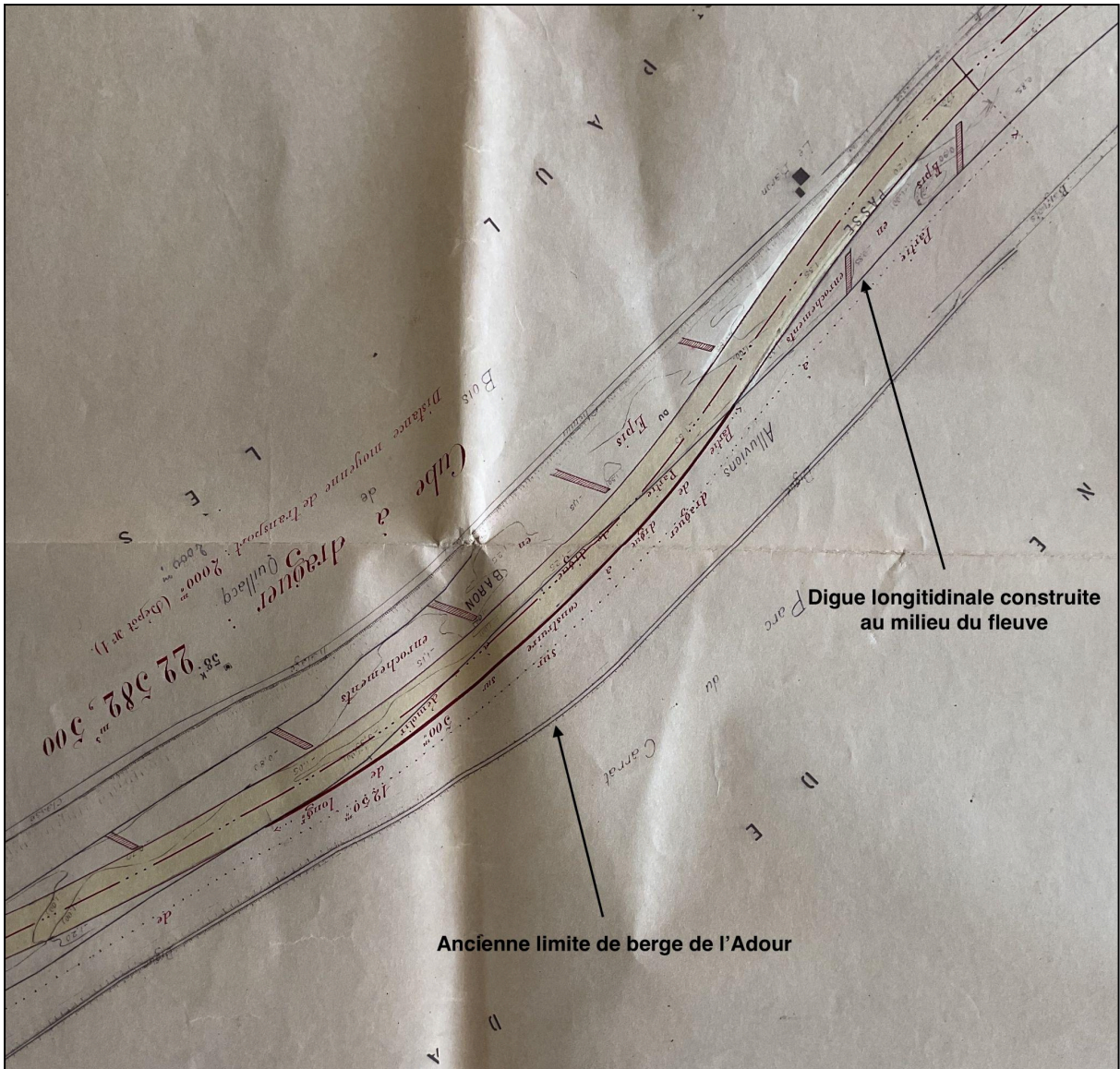


Figure 13 : Détail d'un plan de 1895 figurant la digue longitudinale construite au milieu du lit du fleuve lors des travaux de 1845-1870 (Source : AD 40, 3 S 107).

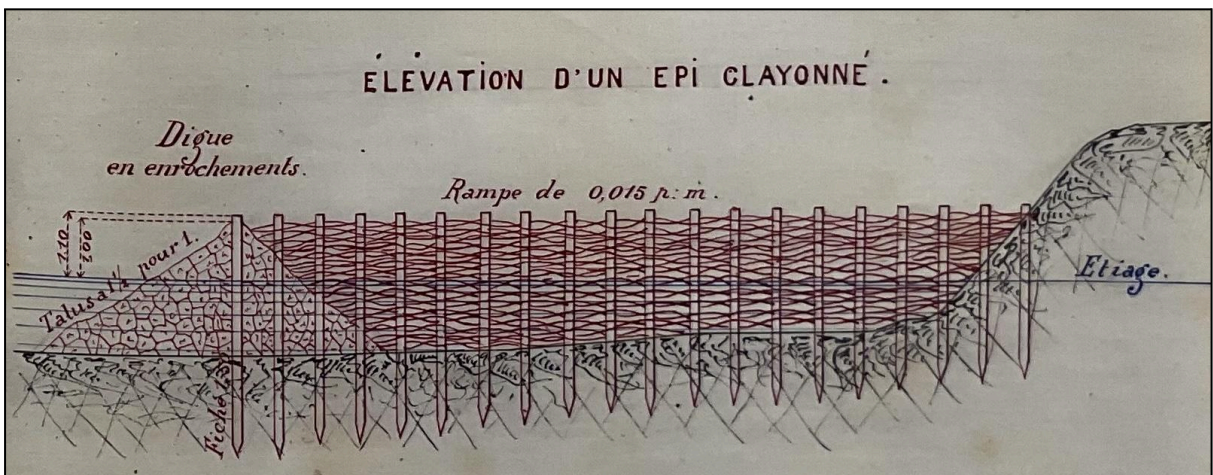


Figure 14 : Coupe en élévation de la digue en enrochement construite longitudinalement au milieu du fleuve avec colmatage en épi clayonné de la partie située en arrière (Source : AD 40, 3 S 107).

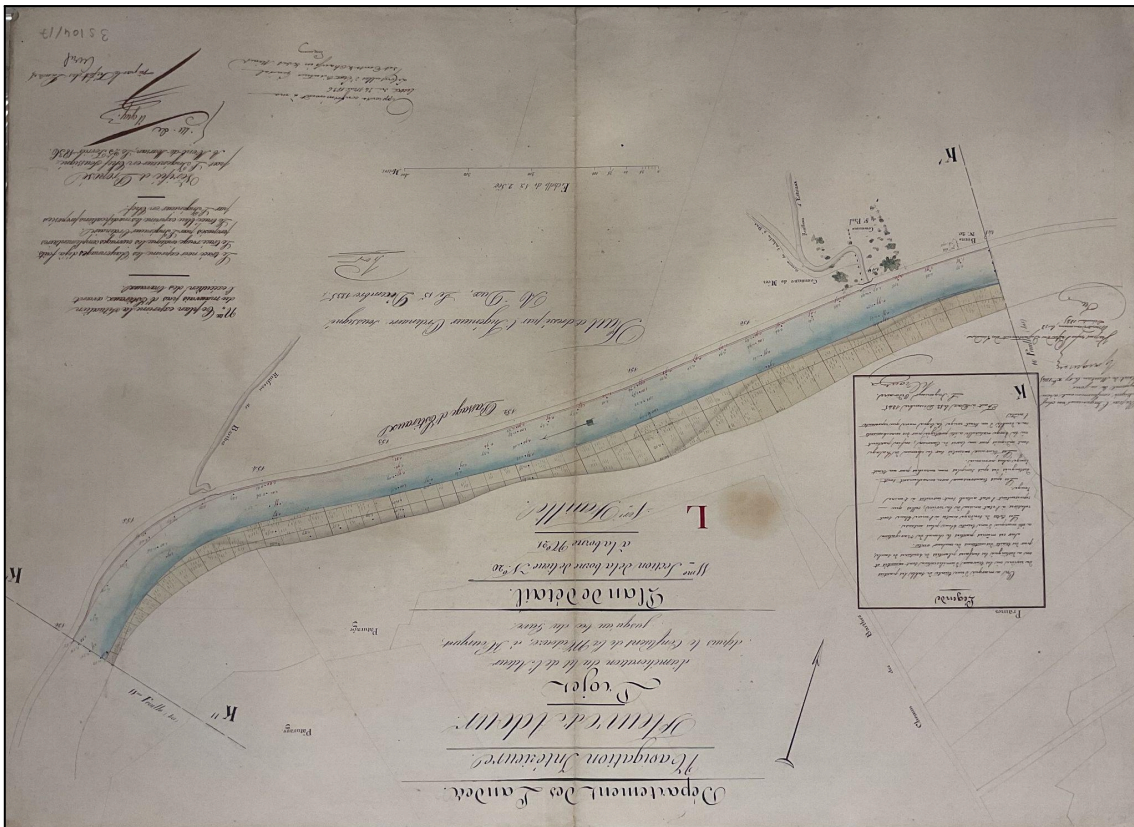


Figure 16 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 11^e section de la borne de lieue n° 20 à la borne n°21, 1^{ère} feuille (AD 40, 3 S 226). La carte a été retournée afin d'être orientée au nord (elle est identique à celle de la Figure 6).



Figure 17 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 12^e section de la borne de lieue n° 21 à la borne n°22, 1^{ère} feuille (AD 40, 3 S 226). La carte a été retournée afin d'être orientée au nord (elle est identique à celle de la Figure 8).

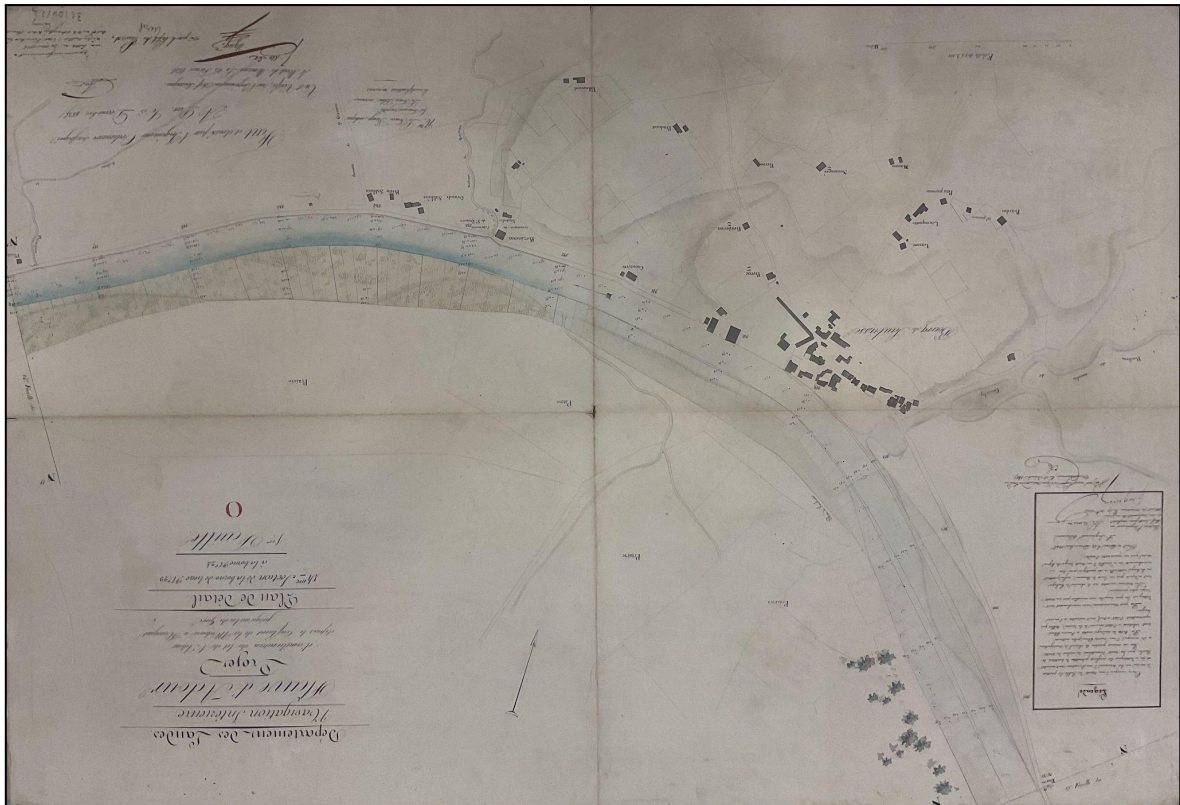


Figure 19 : Plan de détail du projet d'amélioration du lit de l'Adour, 14^e section de la borne de lieue n° 23 à la borne n°24, 1^{ère} feuille (AD 40, 3 S 226). La carte a été retournée afin d'être orientée au nord (elle est identique à celle de la Figure 12).

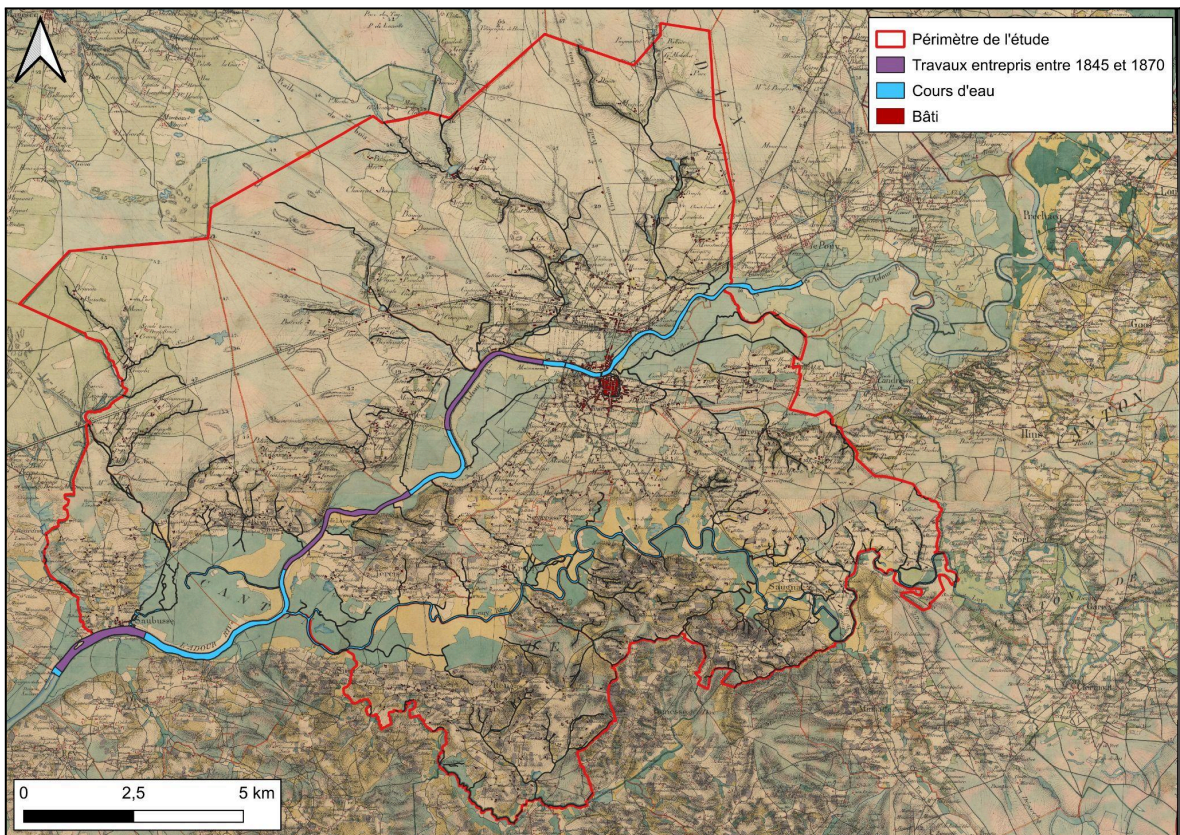


Figure 20 : Report, sur la carte d'Etat-Major, des travaux entrepris entre 1845 et 1870 et figurés sur les plans du projet de Silguy, amendés par l'ingénieur Cruzet en 1845.

I-5- Troisième phase de projet et seconds travaux : endiguements et dragages (1880-1914)

Les années 1880 ouvrent une nouvelle période de grands travaux d'amélioration de la navigation sur l'Adour portée par une volonté politique forte. Le 22 août 1881, le président de la République signe un décret portant exécution des travaux d'amélioration de la navigation du Bas-Adour, depuis le Hourquet jusqu'au confluent des Gaves réunis au Bec des Gaves. Ces travaux étant déclarés d'utilité publique, l'administration est autorisée à acquérir les terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux. La dépense, évaluée à 1 800 000 francs, est imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour travaux d'amélioration des rivières [Texte n° 52].

Le 9 décembre 1892, un arrêté ministériel autorise les ingénieurs des ponts et chaussées à dresser un avant-projet des travaux qu'il serait urgent d'exécuter pour améliorer les conditions de navigabilité de l'Adour entre Dax et la confluence du Luy, c'est-à-dire entre les bornes kilométriques 46 et 61 [Texte n° 55]. Un premier plan général de cet avant-projet, ainsi que des plans de détail et un devis estimatif de la dépense, sont établis en 1893 pour un montant de 105 000 francs [Textes n° 56 à 61 et Figures 21 à 26].



Figure 21 : Plan général de l'avant-projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (détail), 1893 (Source : AD 40, 3 S 107).

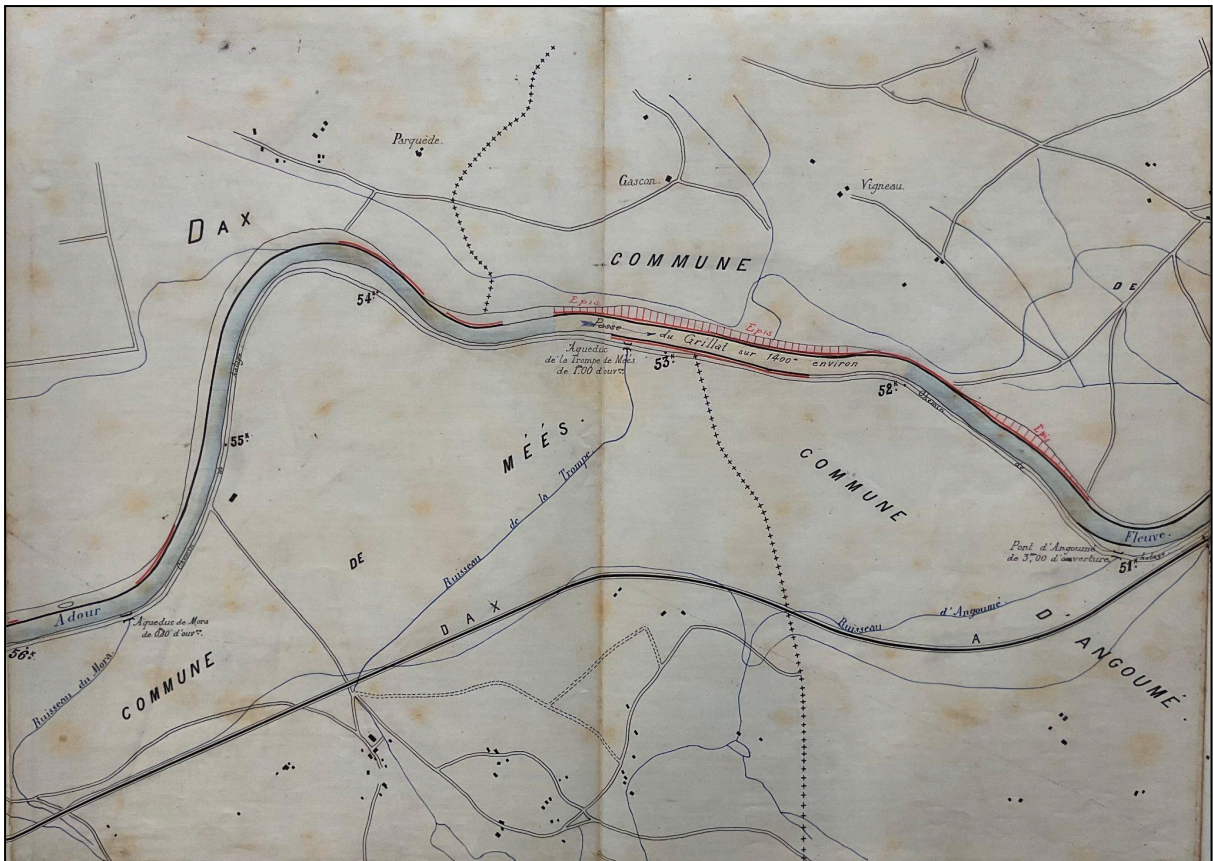


Figure 22 : Plan général de l'avant-projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (détail), 1893 (Source : AD 40, 3 S 107).

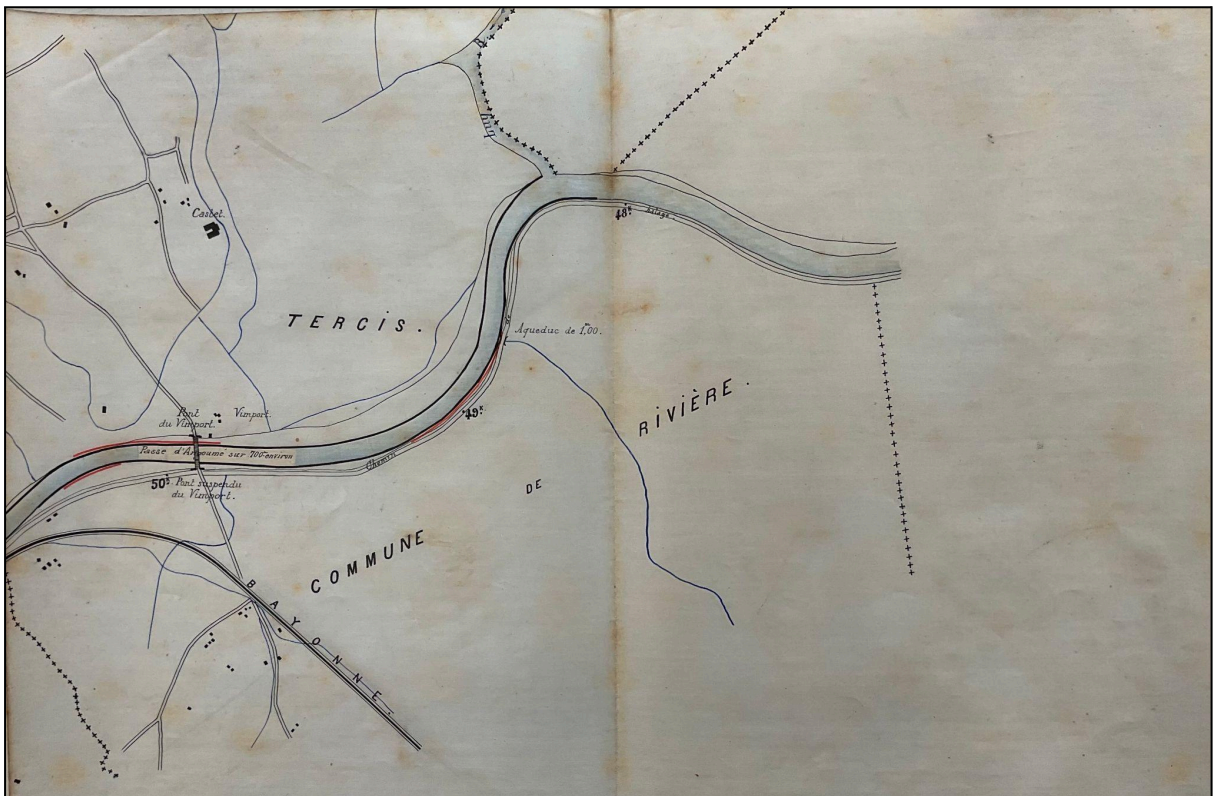


Figure 23 : Plan général de l'avant-projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (détail), 1893 (Source : AD 40, 3 S 107).

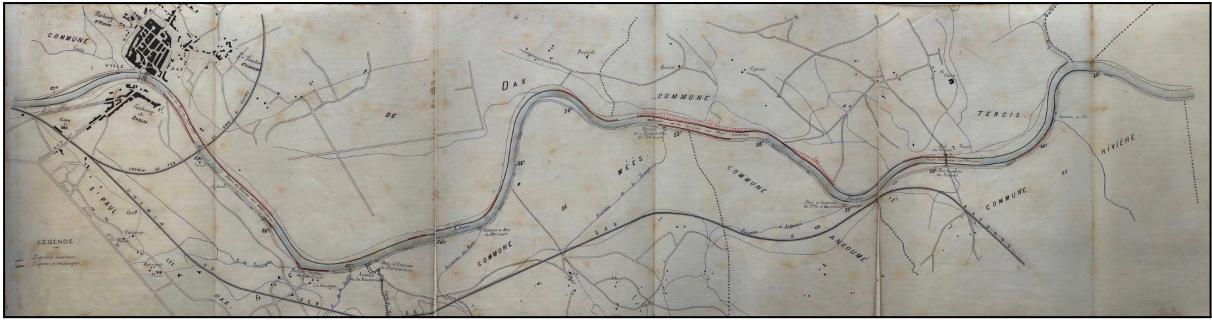


Figure 24 : Plan général de l'avant-projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax, 1893 (Source : AD 40, 3 S 107).

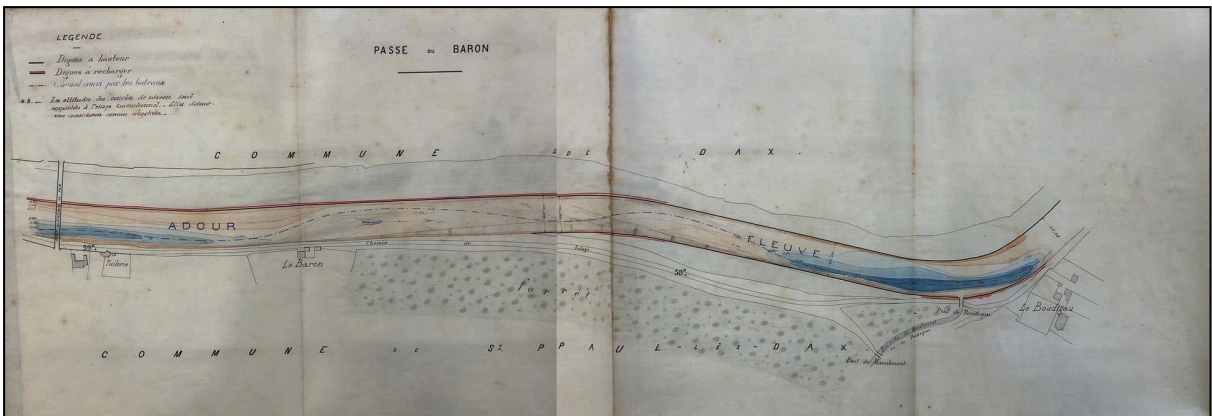


Figure 25 : Plan de détail de la passe du Baron avec relevé de la bathymétrie, 1893 (Source : AD 40, 3 S 107).

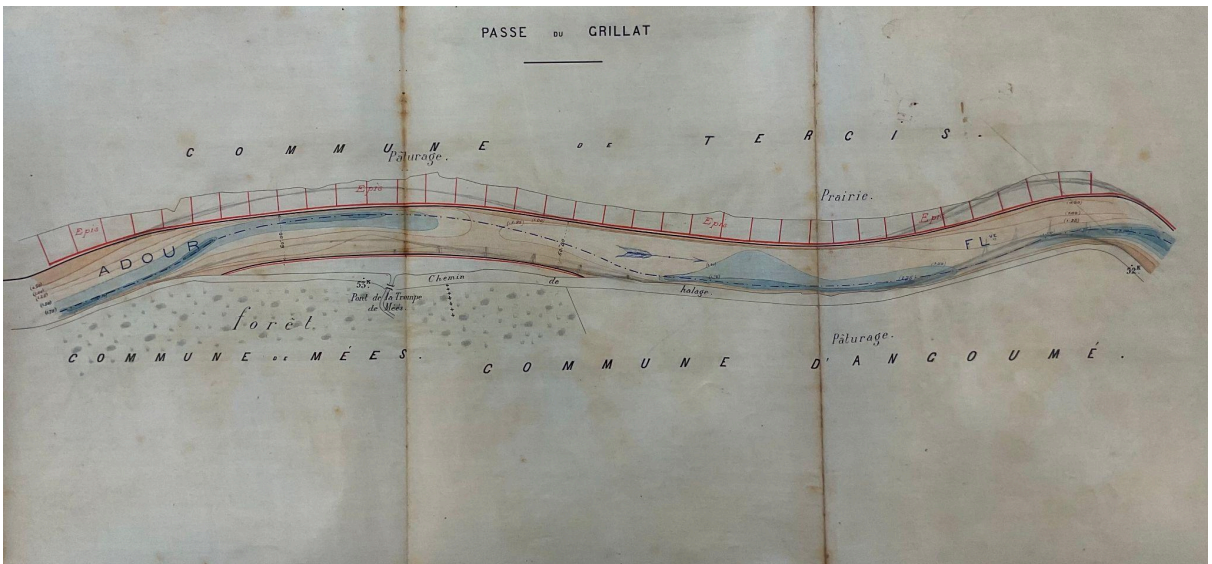


Figure 26 : Plan de détail de la passe du Grillat avec relevé de la bathymétrie, 1893 (Source : AD 40, 3 S 107).

Ces plans seront repris et complétés à grande échelle (au 1/1000^e environ) sur l'intégralité du linéaire par l'ingénieur Vallais, en 1895 [Texte n° 64 et Figures 27 à 29].

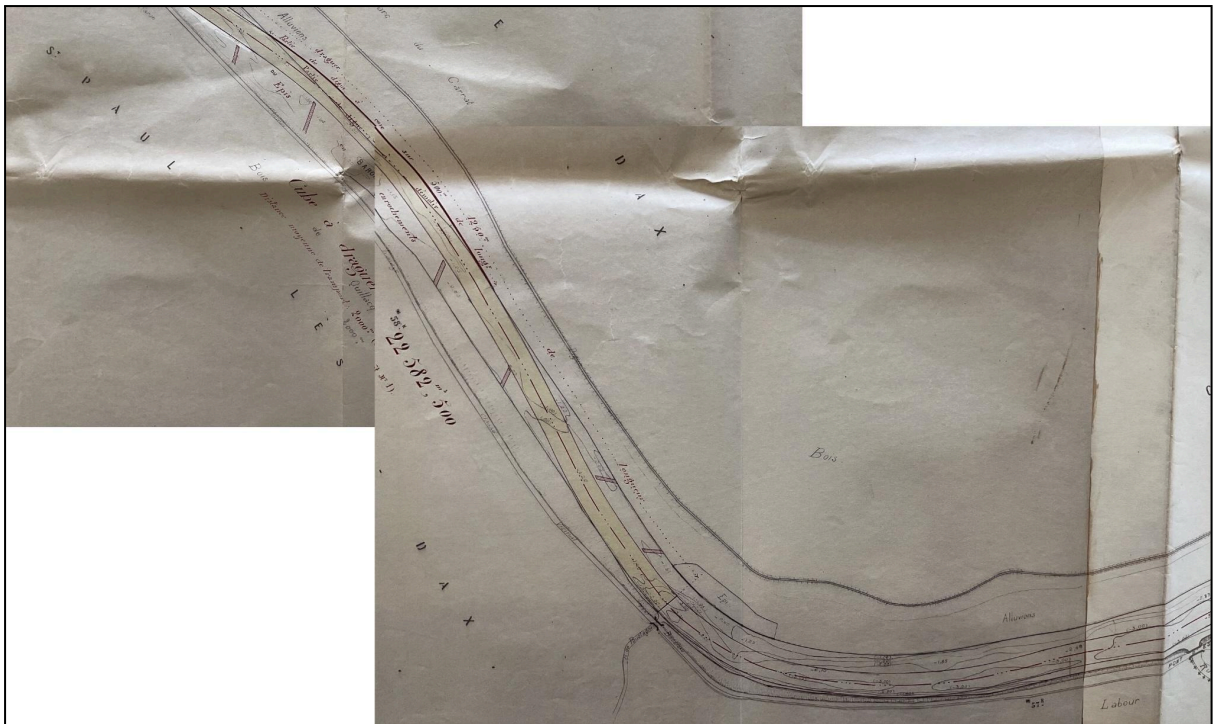


Figure 27 : Détail de la passe du Baron, en aval de Dax, d'après les plans de détail élaborés par l'ingénieur Vallais en 1895 (Source : AD 40, 3 S 107).

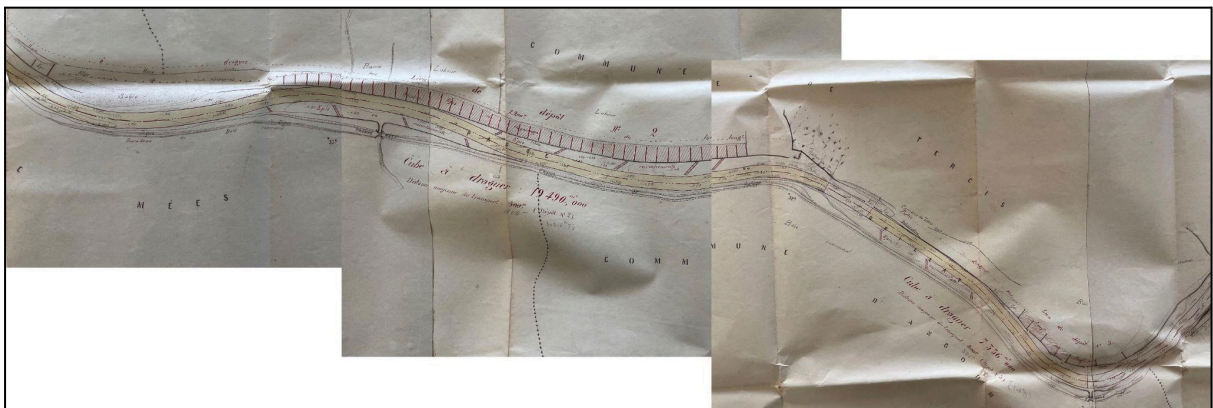


Figure 28 : Détail de la passe du Grillat, en aval de Dax, d'après les plans de détail élaborés par l'ingénieur Vallais en 1895 (Source : AD 40, 3 S 107).

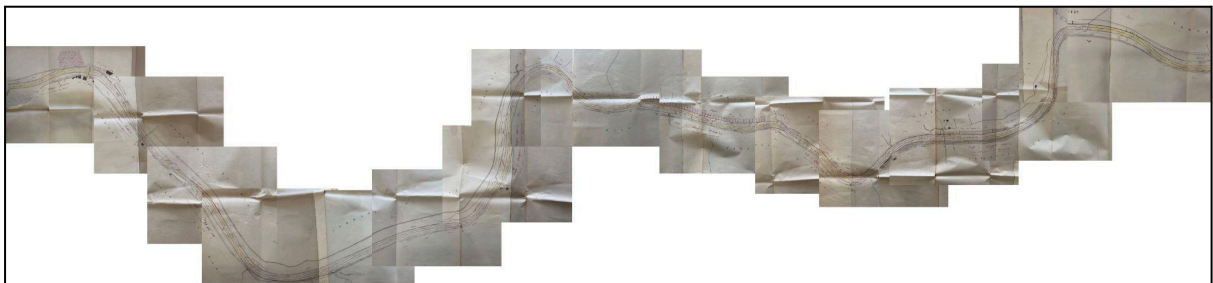


Figure 29 : Plan général de l'avant-projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax, 1895 (Source : AD 40, 3 S 107).

Un rapport circonstancié de l'ingénieur ordinaire Vallais du 29 juillet 1895 est adossé à ces plans qui décrit précisément la géomorphologie de cette portion du fleuve, les conditions de la navigation, les travaux réalisés selon le projet de

l'ingénieur de Siguy de 1835, les résultats obtenus jusqu'alors, les difficultés subsistantes et les moyens de les corriger [Texte n° 63]. Ce texte, très important pour la compréhension de l'aménagement du fleuve, est cité ici presque *in extenso* : "Les travaux exécutés entre le confluent du Luy et le port de Dax ont été réalisés selon le programme dressé en 1835, c'est-à-dire de créer un lit mineur présentant un mouillage minimum de 1,00 mètre. Ce lit mineur a une largeur de 60 mètres, compris entre l'une des berges du fleuve protégée par des enrochements et une digue en enrochements établie dans le lit de la rivière et arasée à 1,00 mètre au-dessus de l'étiage de 1832. Afin de hâter la formation d'alluvions derrière ces digues, elles sont en certains points reliées à la rive par des épis transversaux. Ces travaux ont produit une amélioration certaine si l'on en juge par la comparaison du profil en long levé en 1830 et en 1895, mais insuffisante pour réaliser partout un mouillage minimum de 1,00 mètre, de sorte qu'en saison d'été, les gabares ne peuvent circuler qu'en portant la moitié de leur chargement maximum. D'ailleurs depuis 1832, l'étiage s'est considérablement abaissé. L'étiage de 1832, pris comme référence, doit actuellement être considéré comme un étiage conventionnel car il n'est pas rare de voir les eaux descendre à 50 cm en dessous de ce niveau. En 1893, année exceptionnelle du point de vue de la sécheresse, les eaux sont descendues à l'échelle du pont de Dax à 0,62 m au-dessous de l'étiage.

Partant, les problèmes de la navigation actuelle ne pourront être résolus que si l'on parvient à maintenir dans le chenal navigable un mouillage minimum de 1,50 mètres au-dessous de l'étiage conventionnel de 1832, ce qui ne sera possible que si l'on améliore les passes du port de Dax (1900 mètres), la passe du Baron (1250 mètres), la passe du Grillat (3100 mètres) et la passe d'Angoumé (800 mètres), soit une longueur de 7050 mètres sur 12 kilomètres de trajet.

Les obstacles rencontrés dans ces passes sont constitués par des bancs de sable qui proviennent de la Midouze qui les charrie en grandes quantités à la suite des pluies d'orage. Les auteurs du projet de 1835 ont tenté de remédier à cet état de fait, mais sans succès, d'abord en raison de l'affaiblissement des digues longitudinales et ensuite de la largeur de 60 mètres qui a été donnée à l'Adour, aussi bien dans les parties courbes que dans les parties rectilignes, qui ne permet pas, lorsque le courant est minime, d'avoir une action sur les dépôts dûs aux crues. Il serait extrêmement onéreux de réduire la largeur du fleuve, ce qui obligerait à déplacer les ouvrages. Aussi on peut se demander s'il ne serait pas plus judicieux de les modifier sur les points les plus défectueux afin d'atténuer dans une certaine mesure les défauts que nous avons signalés. Ainsi, une amélioration pourrait être obtenue si, conservant à la rivière la largeur qui lui a été donnée, on augmentait le volume d'eau pouvant être emmagasiné dans le lit mineur en exhaussant le niveau de la crête des digues longitudinales. Le montant à engager pour réaliser ces travaux se monte à 146 500 francs. Ce chiffre, très élevé au regard de l'incertitude du résultat, conduit à rechercher d'autres procédés d'amélioration du chenal de l'Adour. L'amélioration par voie de dragage des passes de Dax, du Baron, du Grillat et d'Angoumé ne sera durable que si l'on empêche les apports annuels de sable de venir s'y déposer à nouveau. Or, cette condition ne sera remplie que si l'on crée en

amont du port de Dax une fosse de garde dans laquelle les sables charriés par les crues seront emmagasinés. La dimension de ce réservoir est estimée à 80 000 m³. En conséquence, un dragage de 155 000 m³ devrait permettre de faire disparaître les hauts fonds qui entravent la navigation lors des basses eaux, mais encore prendre les mesures nécessaires pour empêcher les seuils actuels de se reproduire.

Aussi, les travaux à exécuter seraient : 1- sur le plan général, la réduction du chenal à une largeur de 30 mètres et à une profondeur minimum de 1,50 mètre au-dessous de l'étiage conventionnel de 1832 ; 2- la construction d'épis plongeants transversaux qui auraient pour but de maintenir les courants dans l'axe du chenal que l'on se propose d'établir. Ces épis seront construits en enrochements sur une longueur de 20 mètres en moyenne, d'aval en amont ; 3- l'aménagement d'une fosse de garde qui serait située en amont du pont de Dax sur 1200 mètres de long et 50 mètres de large.

S'agissant des lieux de dépôts, il existe le long des passes du Grillat et d'Angoumé de véritables faux lits par lesquels passe une partie du débit des eaux ordinaires. Aussi, nous proposons de barrer ces faux lits en comblant les lacunes qui existent sur certains points dans les digues longitudinales et en réunissant ces dernières à la rive par des épis en piquets et clayonnages espacés entre eux de 25 mètres. Les produits des dragages des passes du Grillat et d'Angoumé contribueront à hâter la formation des alluvions derrière la digue longitudinale. S'agissant des passes du Baron, du port de Dax et de celle de la fosse que l'on propose de creuser en amont du pont de la ville, les produits des dragages pourraient être disposés sur le terrain de la Plantation, à proximité de Dax, sur la rive gauche du fleuve, que la ville souhaite mettre à l'abri des inondations.

Les dragages seraient exécutés à l'aide d'une drague qui déposerait le sable dans des caisses métalliques d'1 m³, identiques à celle des wagonnets du système Decauville, placées dans des gabares identiques à celles qui circulent sur l'Adour. Une gabare de 20 mètres de longueur et de 4 mètres de largeur peut porter 20 caisses qui représentent un chargement de 40 à 45 tonnes. Les gabares seraient halées à l'aide de bœufs et conduites au lieu de dépôt. En ce point serait installée une grue à vapeur montée sur un ponton, au moyen de laquelle les caisses seraient enlevées et déposées sur des chariots porteurs analogues à ceux des wagonnets Decauville. Ceux-ci seraient ensuite conduits à bras d'homme au lieu de dépôt au moyen d'une voie de 50 cm de large.

En résumé, les travaux d'amélioration à exécuter sur la section comprise entre le Luy et la ville de Dax doivent avoir pour but de créer un chenal navigable ayant une largeur de 30 mètres et présentant en tout temps un tirant d'eau de 1,50 mètres au-dessous de l'étiage conventionnel de 1832. Deux options sont envisageables : 1- poursuivre les procédés employés jusqu'à ce jour au moyen d'endiguements, en rechargeant les digues actuelles et en les réhaussant à 1,30 au-dessus de l'étiage, ce qui aurait un coût de 172 000 francs ; 2- abandonner les méthodes anciennes et recourir à des travaux de dragages pour atteindre les profondeurs réclamées par la navigation, ce qui aurait un coût de 153 000 francs pour des travaux réalisés par une

entreprise et de 110 000 francs pour des travaux réalisés en régie, solution préconisée par l'ingénieur”.

On le comprend, la préférence de l'ingénieur va à l'option du dragage, c'est pourquoi son rapport est documenté par la présentation de différents matériels de dragage [Texte n° 65 et Figures 30 à 32].

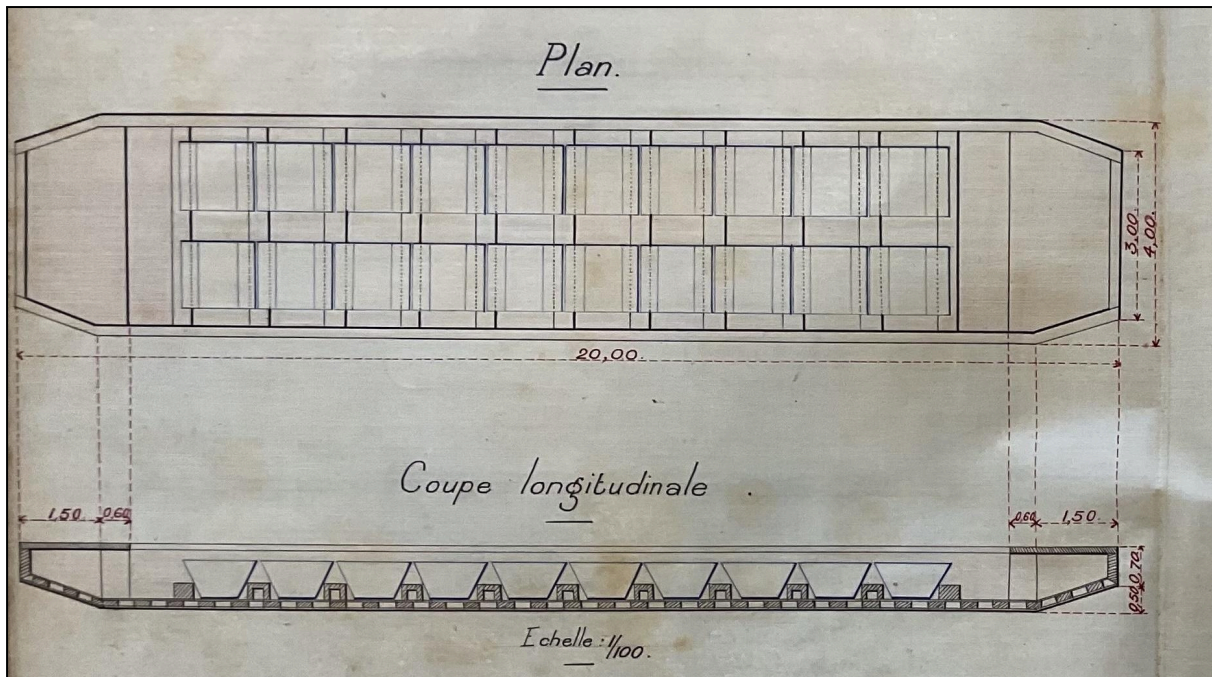


Figure 30 : Gabare avec emplacement des caisses remplies du sable de dragage, 1895 (Source : AD 40, 3 S 107).

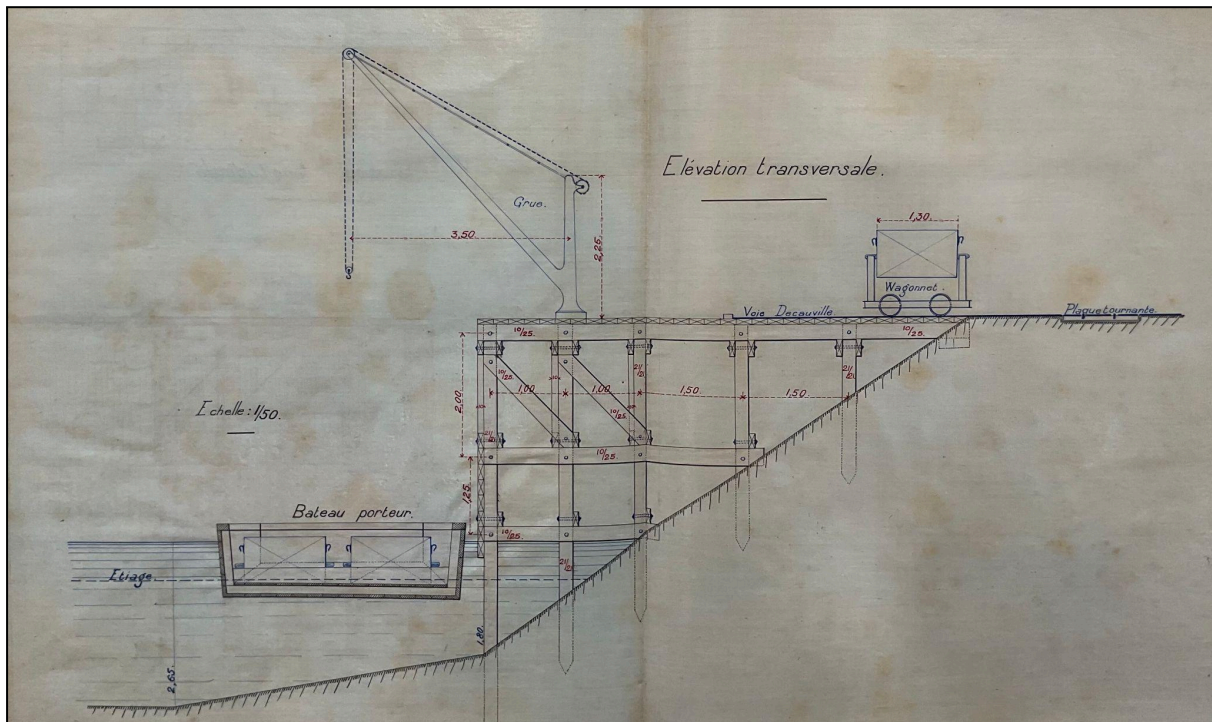


Figure 31 : Estacade à établir aux abords du quartier de la Plantation pour installer une grue de déchargement des caisses de dragage, 1895 (Source : AD 40, 3 S 107).

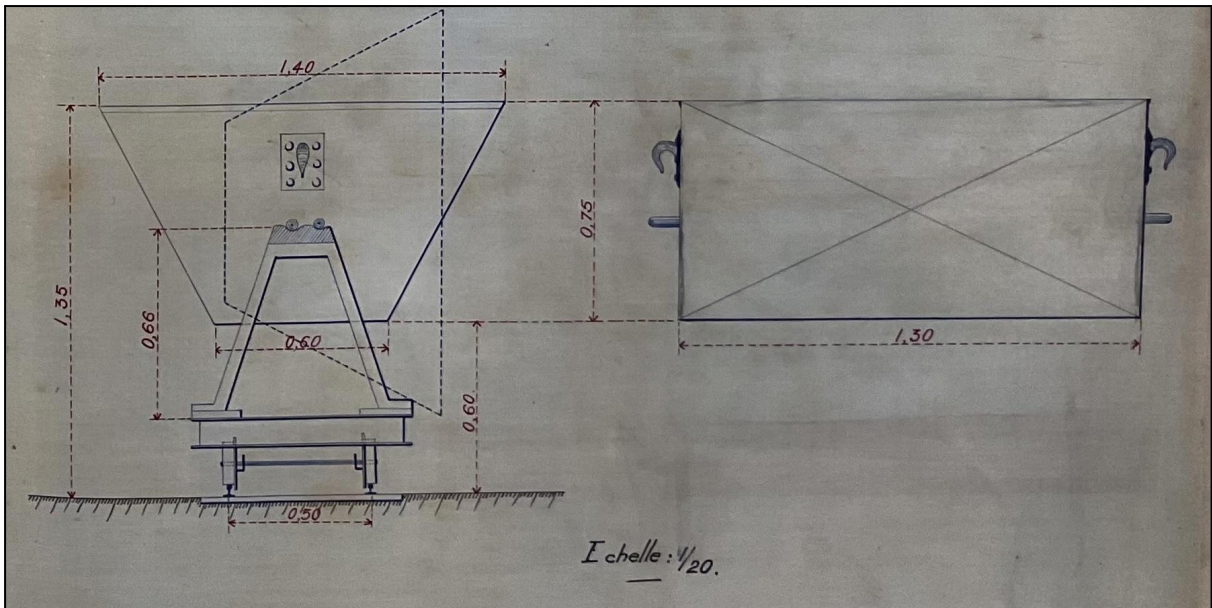


Figure 32 : Dépose des caisses de dragage sur des wagons de type Decauville, 1893 (Source : AD 40, 3 S 107).

Trois devis sont également établis à la même date (29 juillet 1895) qui chiffrent les trois options en présence : la première en vue de l'amélioration du chenal par endiguements, la seconde en vue de l'amélioration du chenal par dragages exécutés à l'entreprise, la troisième en vue de l'amélioration du chenal par dragages exécutés en régie [Texte n° 67].

A cette même date, plusieurs rapports d'ingénieurs font état de l'urgence d'entreprendre des travaux d'amélioration du lit de l'Adour, les communications étant complètement interrompues entre Dax et Bayonne en raison de bancs de sable qui empêchent les gabares de s'amarrer dans le port [Textes n°54, 68 et 69].

L'avant-projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax est étudié par la direction des ponts et chaussées au cours du premier semestre 1896 [Texte n° 70] et un plan général du projet définitif est établi par les ingénieurs le 12 octobre de la même année [Texte n° 72 et Figure 33].

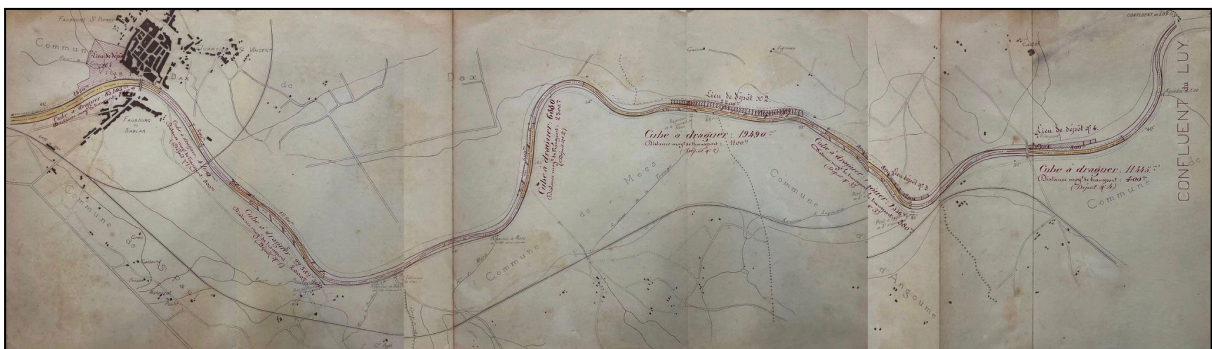


Figure 33 : Plan général du plan définitif du projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax, 1896 (Source : AD 40, 3 S 107).

Celui-ci intègre le quartier de la Plantation, à l'est de Dax, zone fréquemment inondée que la municipalité souhaite exonder afin d'y aménager une promenade et des arènes, ce qui sera possible par la fourniture de 160 000 m³ de sable de dragage par le service de ponts et chaussées [Texte n°71 et Figures 34 et 35].



Figure 34 : Emplacement du dépôt de la Plantation, 1895 (Source : AD 40, 3 S 107).



Figure 35 : Projet d'aménagement du quartier de la Plantation (Source : AD 40, 3 S 107).

Plusieurs plans de dépôt des sables à draguer dans l'Adour sont établis en 1899 sur le secteur de la Plantation, en amont de Dax [Texte n°73 et Figure 36], et sur ceux de la passe de Mées, du Grillat et d'Angoumé, en aval, participant du projet définitif d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville [Textes n°74 à 76 et Figures 37 à 40].

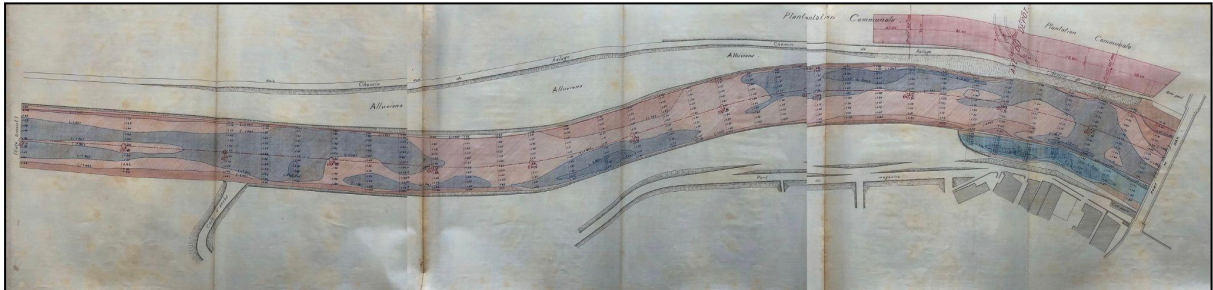


Figure 36 : Carte bathymétrique de la partie située en amont du pont de Dax et plan du dépôt de la Plantation, 1899 (Source : AD 40, 3 S 107).

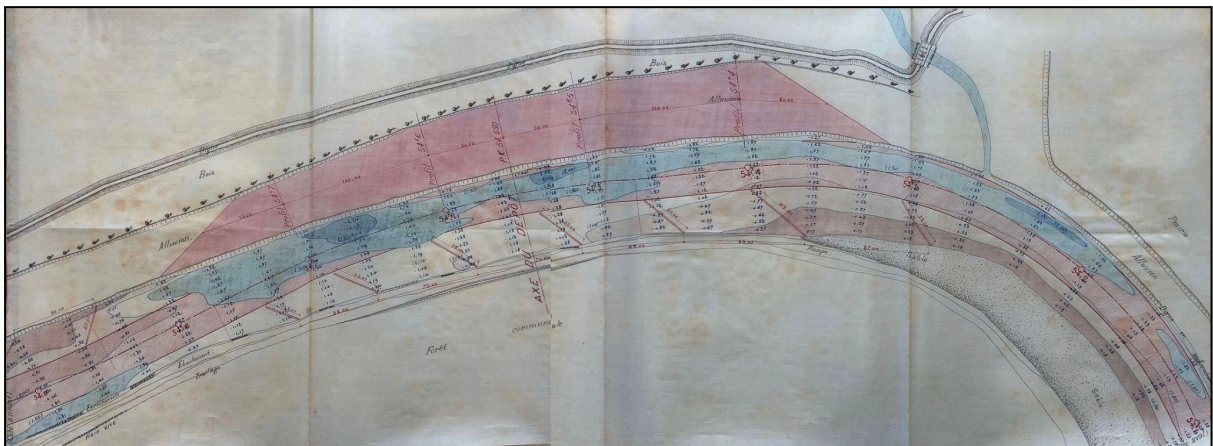


Figure 37 : Carte bathymétrique de la partie située en aval de Dax et plan du dépôt de la passe de Mées, 1899 (Source : AD 40, 3 S 107).

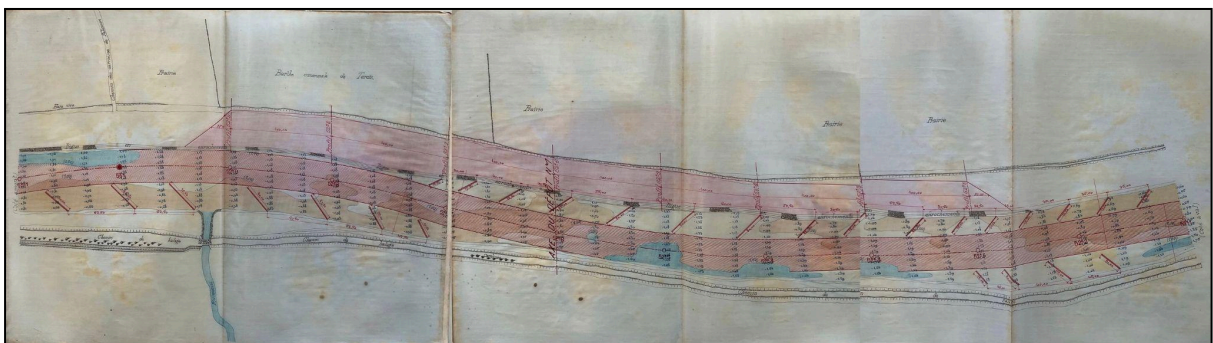


Figure 38 : Carte bathymétrique de la partie située en aval de Dax et plan du dépôt n°1 de la passe du Grillat, 1899 (Source : AD 40, 3 S 107).



Figure 39 : Carte bathymétrique de la partie située en aval de Dax et plan du dépôt n°2 de la passe du Grillaat, 1899 (Source : AD 40, 3 S 107).

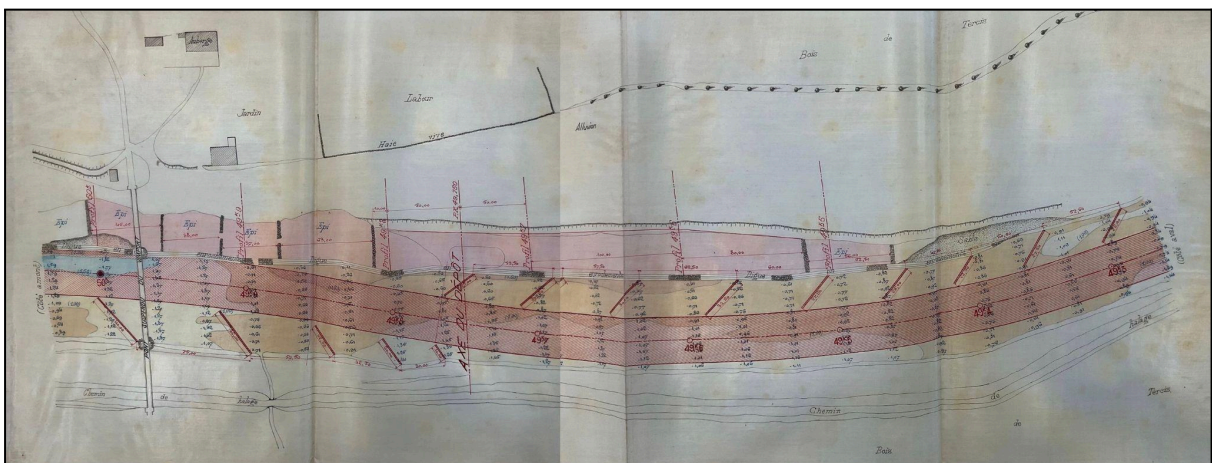


Figure 40 : Carte bathymétrique de la partie située en aval de Dax et plan du dépôt de la passe d'Angoumé, 1899 (Source : AD 40, 3 S 107).

Le 29 novembre 1899, le ministre des travaux publics approuve le projet définitif présenté par les ingénieurs pour l'amélioration de l'Adour entre la ville de Dax et le confluent du Luy. Le projet comporte : 1- l'acquisition d'un matériel de dragage comprenant une drague remorqueur, un chaland porteur et une conduite de refoulement [Texte n°78], ainsi que l'exécution de dragages sur une longueur de 8477 mètres ; 2- la construction d'épis plongeants pour la fixation du lit mineur ; 3- le rempiètement des perrés du port de Dax pour un montant total de 253 000 francs dont 178 000 francs pour l'acquisition du matériel et les dragages et 7500 pour les épis et le rempiètement des perrés. Il précise toutefois quelques dispositions, à savoir que : 1- la fourniture du matériel de dragages sera fait par voie de marché de gré à gré, après concours, et tous les travaux seront exécutés par voie de régie ; 2-

l'exécution de 34 épis prévus dans la passe de Dax, dans la passe de Mées et dans la passe du Grillat sera ajournée ; 3- la commission locale chargée de préparer le devis programme du concours pour la fourniture du matériel de dragages, de dresser la liste des concurrents et d'examiner les projets présentés sera composée des ingénieur Garreta, Vidal, Massenet, Bouralet, Chipart et Vallée [Texte n°79]. Celui-ci sera lancé en 1900 et verra l'attribution de la fourniture du matériel de dragage à la société Bertin frères, parmi plusieurs autres propositions [Textes n°80 à 82]. Les travaux sont réalisés au cours des années suivantes, puisqu'on trouve mention d'un plan de la passe du Baron en 1906 [Texte n°83].

Aux questions posées par l'inspecteur général des travaux publics au sujet des travaux d'amélioration de la navigabilité de l'Adour exécutés depuis la décision ministérielle du 29 novembre 1899 et leurs résultats, l'ingénieur ordinaire Sorba lui indique le 9 décembre 1918 que les travaux ont porté sur : 1- l'exécution de dragages ; 2- l'exécution d'épis transversaux avec pieux et enrochements ; 3- le rempiètement des perrés du port de Dax. S'agissant des dragages (environ 156 800 m³), ils ont porté sur la fosse de garde du port de Dax et sur les passes situées en aval de ce port (passes du Baron et du Grillat), mais pas, comme cela était prévu, sur les passes de Mées, de Talmon et d'Angoumé. S'agissant des épis, 9 ont été construits dans le port de Dax, 12 dans la passe du Baron, 6 dans celle de Mées et 49 dans celle d'Angoumé ou de Grillat. Aucun épi n'a été aménagé dans la passe de Talmon. L'exécution du projet de 1899 a donné des résultats très satisfaisants dans les endroits où des épis ont été exécutés [Texte n° 89].

I-6- Quatrième phase de projet et nouveaux travaux (après 1918)

A la fin de la première guerre mondiale, les services de l'Etat reprennent l'entretien de l'Adour, laissé à lui-même pendant quatre ans. Le rapport de l'ingénieur Sorba du 5 octobre 1918 portant sur la remise en état du chenal entre Saubusse et Dax indique que *“la navigation devient extrêmement difficile sinon impossible pendant la période des basses eaux. Les gabares qui font le trajet entre Bayonne-Dax-Tartas et Mont-de-Marsan, d'une part, et entre Bayonne et Peyrehorade, d'autre part, ne voyagent plus qu'à mi-charge. En effet, au plus fort de l'étiage, il n'y a plus en certains points qu'un tirant d'eau de 0,5 à 0,6 mètre alors que ces bateaux calent à charge pleine de 0,90 à 1,00 mètre, de là une perte de temps qui a sa répercussion dans le commerce et l'industrie de la région”*. Cette situation du chenal tient à ce que les passes de Mées et de Talmon sont alors en partie colmatées par les apports de gravier et de sable. Le projet prévoit des dragages dans les passes de Mées et de Talmon ; des épis dans les passes de Mées et d'Angoumé. Les dragages seront exécutés en régie au moyen d'une drague Priestman, alors que les épis feront l'objet d'un marché de gré à gré, la dépense totale étant évaluée à 70 000 francs [Texte n°85]. Il est accompagné d'un plan d'ensemble [Texte n°86 et Figure 41], d'un profil en travers type [Texte n°87 et Figure 42] et d'un épis-type [Texte n°88 et Figure 43].

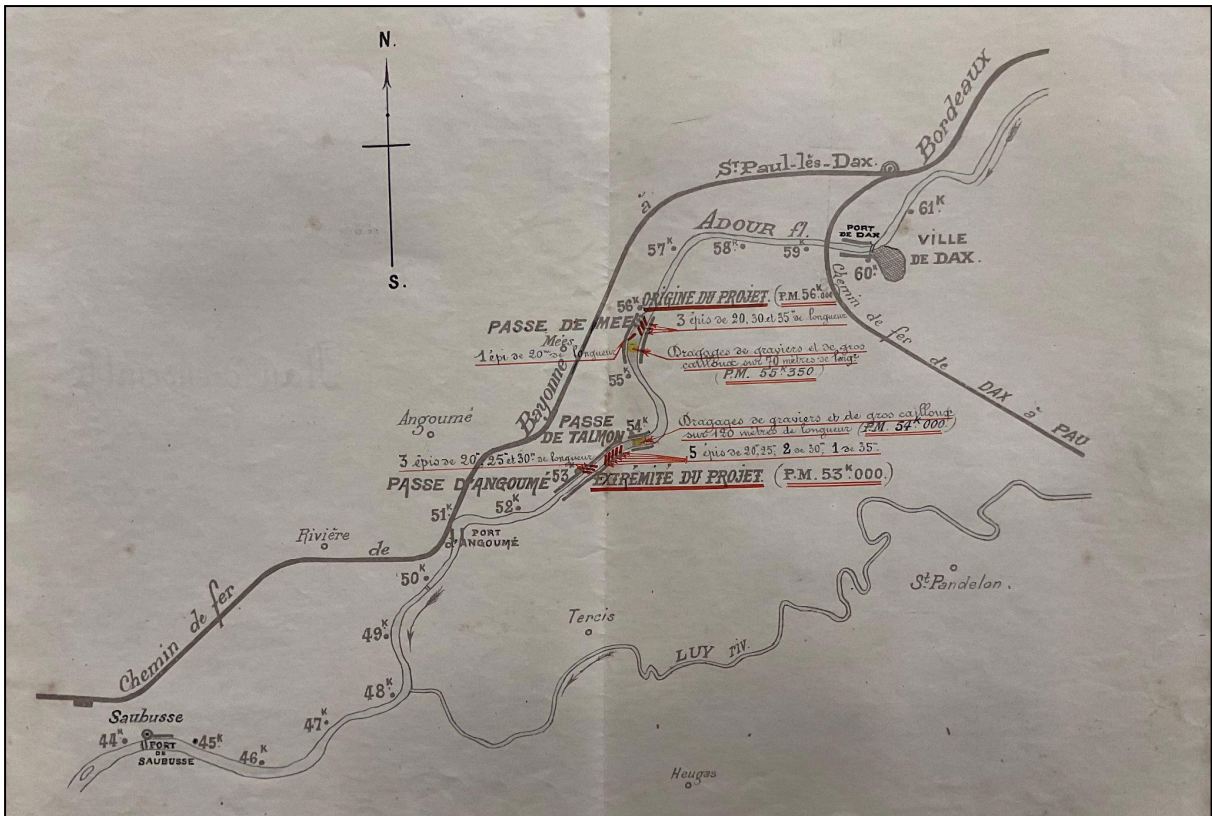


Figure 41 : Plan d'ensemble du projet de remise en état du chenal entre Saubusse et Dax, 1918 (AD 40, 3 S 112).

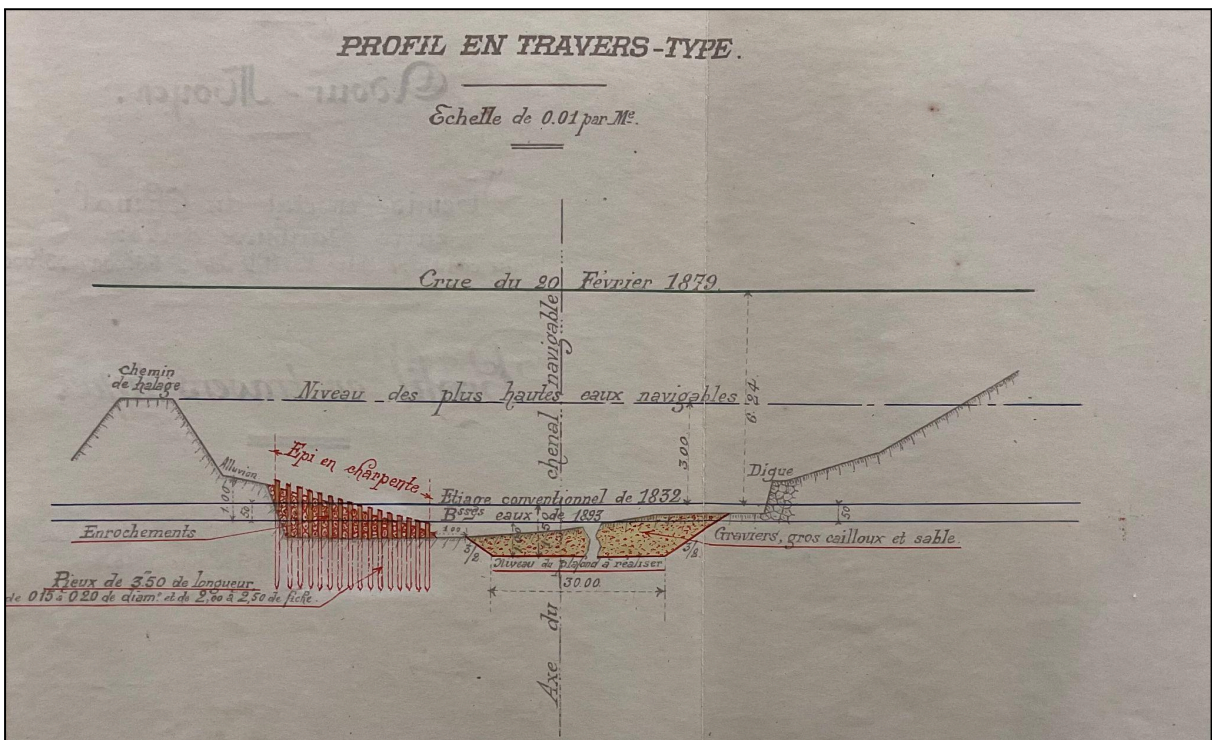


Figure 42 : Profil en travers type du projet de remise en état du chenal entre Saubusse et Dax, 1918 (AD 40, 3 S 112).

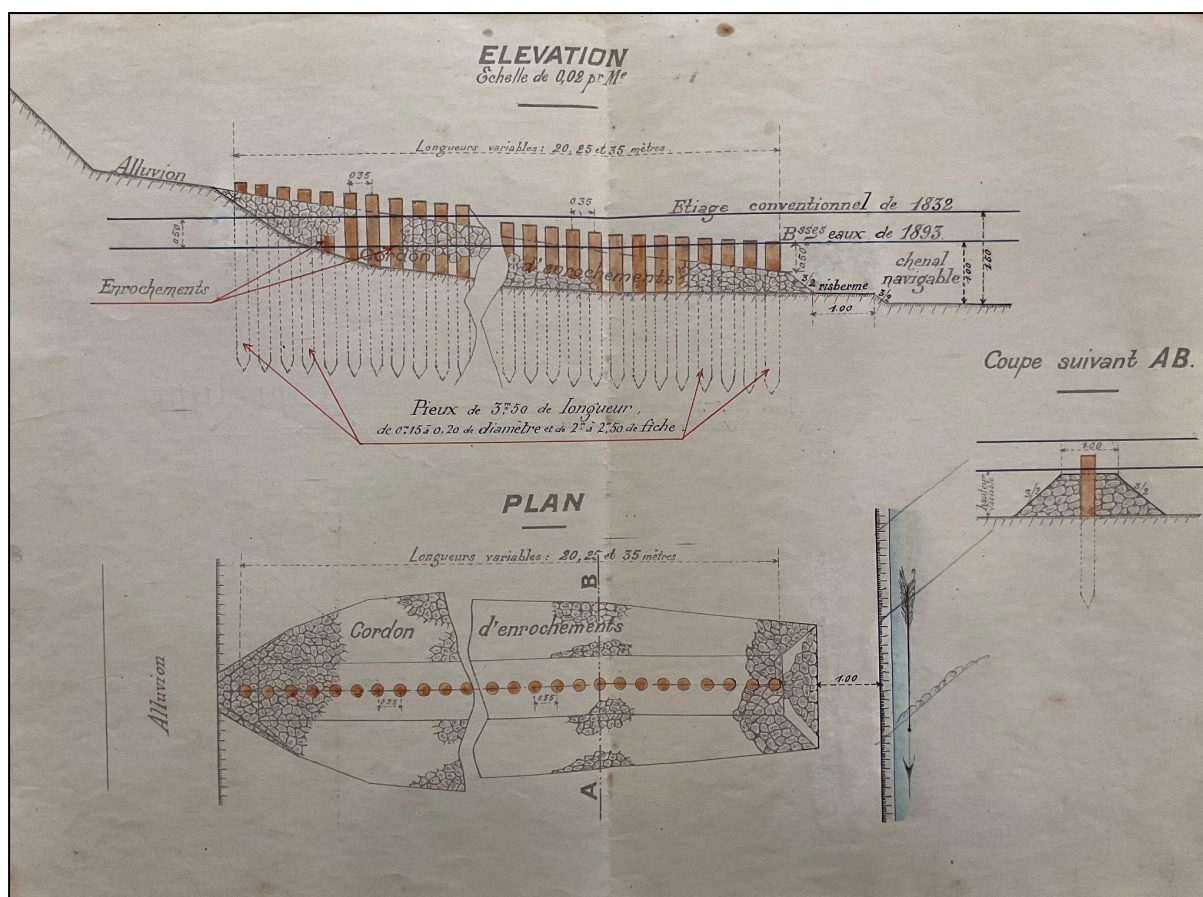


Figure 43 : Épis-type du projet de remise en état du chenal entre Saubusse et Dax, 1918 (AD 40, 3 S 112).

Ce projet est approuvé par le ministre des travaux publics le 11 janvier 1919 [Texte n°90] et les travaux qui devaient être initialement exécutés en régie sont confiés, dans le cadre d'un marché de gré à gré, à M. Rogé pour un montant de 8 500 francs [Textes n° 91 à 93].

On ne trouve pas, après 1920, d'autres documents relatifs à l'amélioration de la navigation du Moyen Adour, le sentiment qui se dégage étant celui d'un arrêt des investissements et des travaux au profit du seul Bas Adour, soit sur les 35 kilomètres de la partie comprise entre Port-de-Lanne et Bayonne.

De la comparaison de l'emprise du lit du fleuve avant les travaux du XIX^e siècle, telle qu'on peut la cartographier à partir des photographies aériennes des années 1950/65, avec son emprise actuelle basée sur la BD Topage, on peut établir une diminution de sa largeur, qui passe d'environ 115/145 mètres à l'origine (suivant les sections retravaillées) à 60/80 mètres aujourd'hui, et de sa superficie qui passe, sur le linéaire de la zone d'étude, de 218 hectares avant travaux à 119 hectares aujourd'hui, soit une réduction quasiment de moitié [Figures 44 et 45]. Cette réduction de la largeur du fleuve, qui forme une sorte d'entonnoir à l'aval de Dax, va avoir des conséquences sur l'aménagement du port de la ville qui débute au milieu du XIX^e siècle, lequel doit être rapidement protégé des inondations.

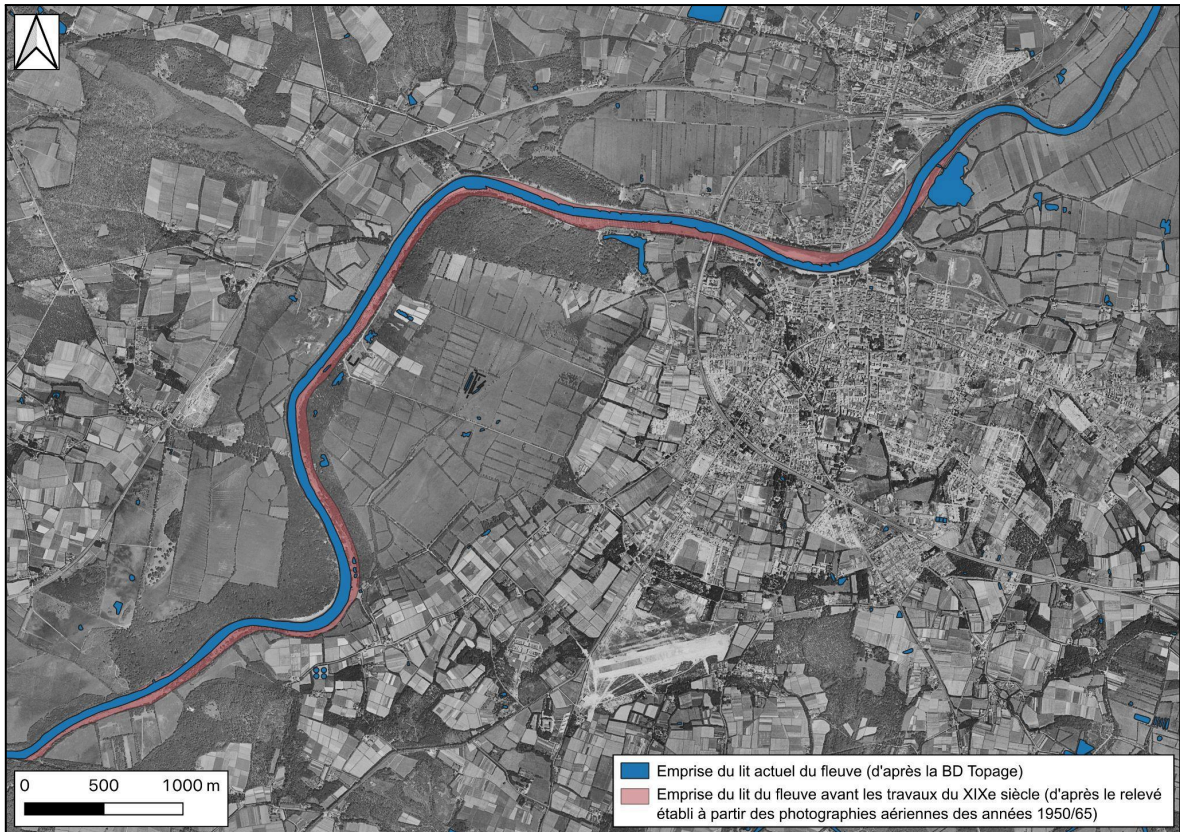


Figure 44 : Comparaison de l'emprise du lit du fleuve avant les travaux du XIX^e siècle (en rose) avec son emprise actuelle (en bleu), section comprise entre Dax et Tercis-les-Bains.

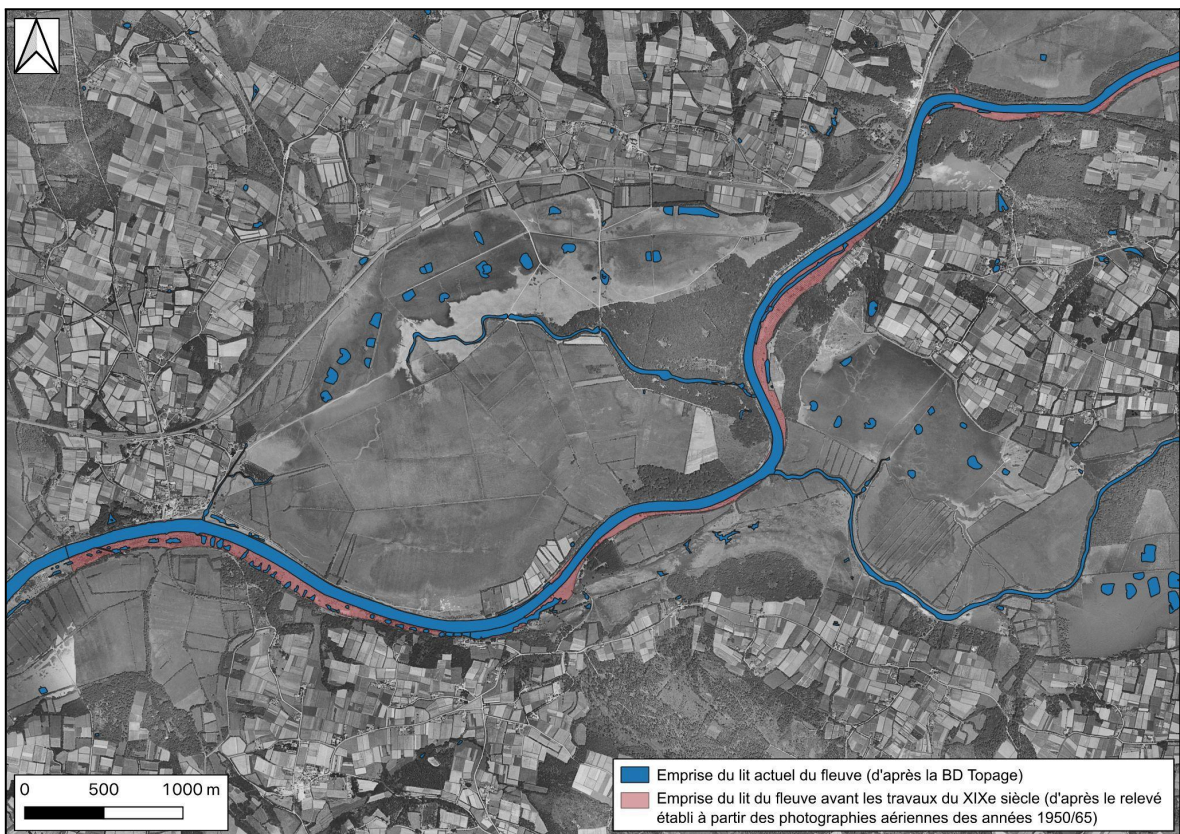


Figure 45 : Comparaison de l'emprise du lit du fleuve avant les travaux du XIX^e siècle (en rose) avec son emprise actuelle (en bleu), section comprise entre Tercis et Saubusse.

II- L'AMÉNAGEMENT DU PORT DES MAGASINS ET SA PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS

Comme pour le fleuve, l'aménagement du port de Dax procède de la pression des acteurs économiques, notamment de la chambre de commerce de Bayonne qui demande en 1829 qu'on "débarrasse la rivière des sables qui obstruent son lit près de Dax" [Annexe 2, texte n° 3]. Il faut dire que les deux cales de la ville aménagées sur les bancs de sable qui s'accumulent sur les rives, celle du Sablar en rive droite et celle de Bibi en rive gauche, ont été fortement érodées lors de la rénovation du pont qui enjambe la rivière. Reconstitué en 1793/94, celui-ci "a été mal projeté et encore plus mal exécuté", de sorte qu'en 1803, il est dans un état de délabrement avancé, obligeant la ville à réaliser d'importantes réparations [Texte n° 2]. Mais en 1805, l'ingénieur des Ponts et chaussées rapporte que les ports de la ville ont "entièrement disparu en raison des travaux de réparation du pont" [Texte n° 1].

C'est au milieu du XIX^e siècle que les services de l'Etat entreprennent les premiers aménagements du port avec, en 1850, l'implantation de cales d'abordage des bateaux à vapeur à l'aval du pont, en rive gauche du fleuve [Texte n° 5 et Figure 46], puis en 1851, l'élaboration d'un projet de quai devant les magasins du Sablar en amont du pont, en rive droite du fleuve [Texte n° 6 et Figure 47]. Ce projet, lié aux travaux d'amélioration de la navigation de l'Adour, implique une réorientation du courant de la rivière, très oblique par rapport aux piles du pont, qui fait courir un risque à la stabilité de ses arches [Texte n° 13 et Figures 48 et 49].

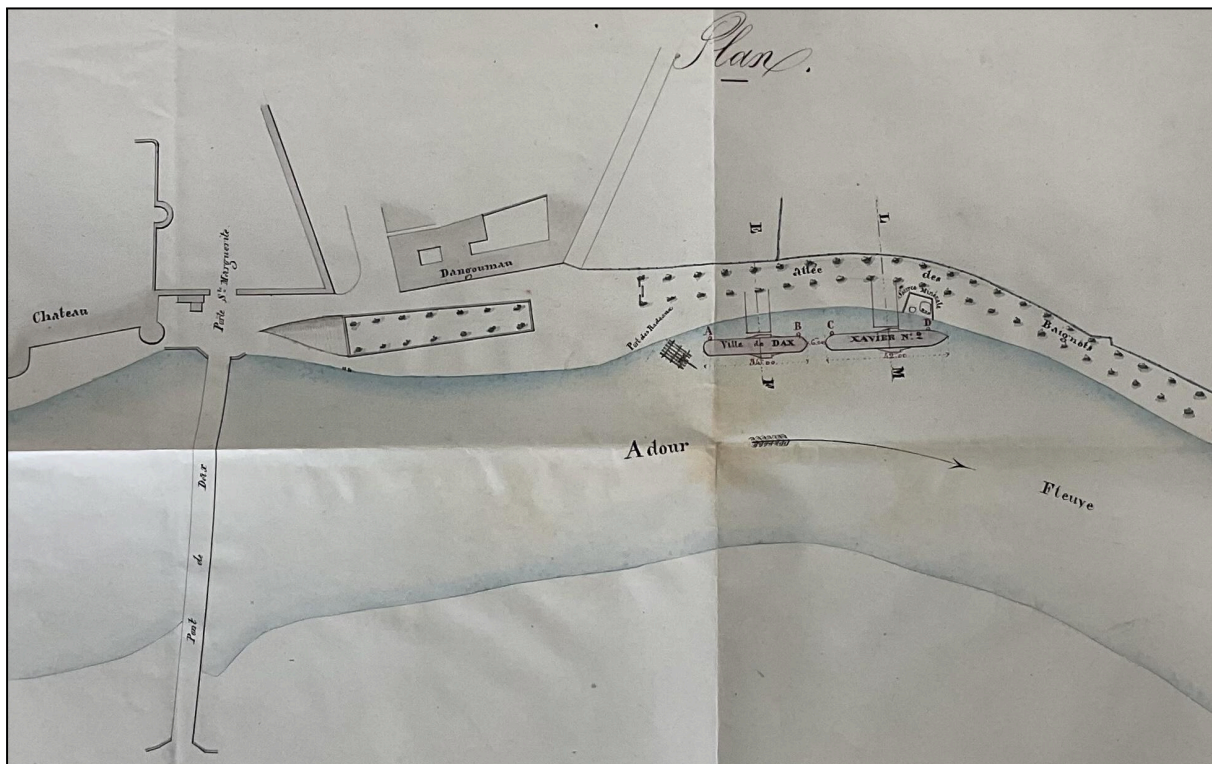


Figure 46 : Implantation des cales d'abordage des bateaux à vapeur situé en aval du pont de Dax, plan de l'ingénieur ordinaire Crouzet, 1850 (Source : AD 40, 3 S 42/1).

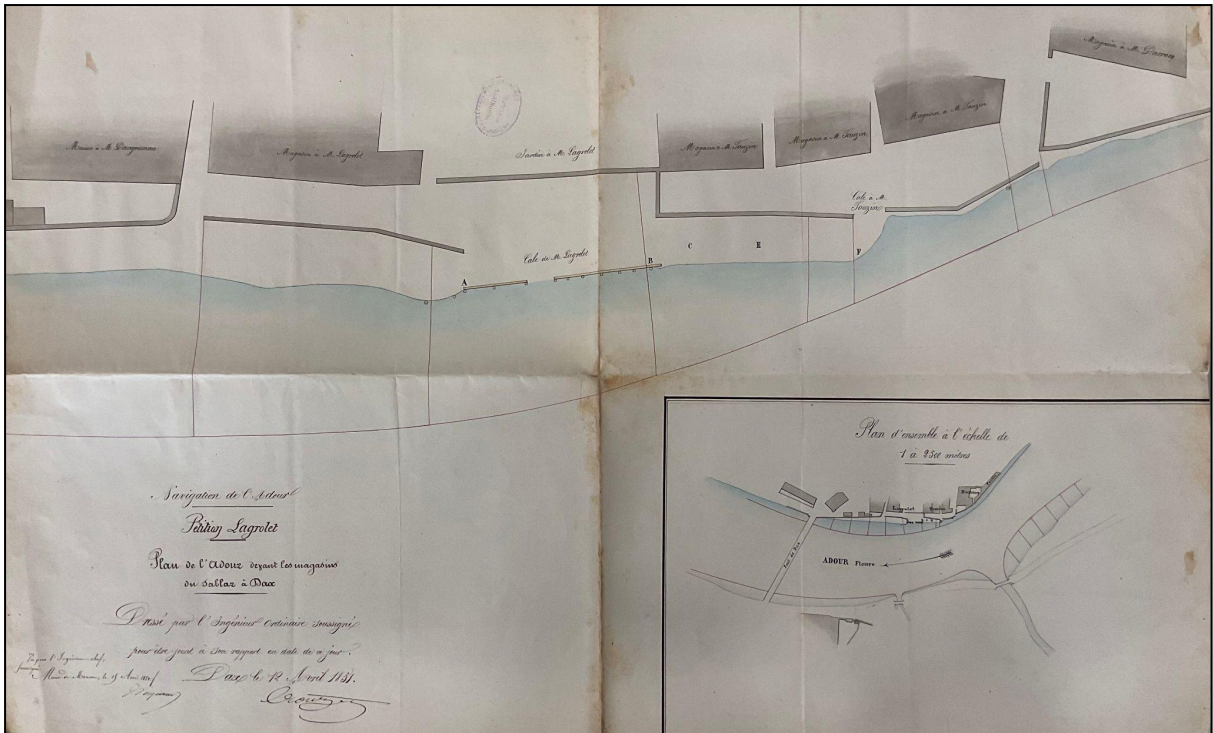


Figure 47 : Plan de l'Adour devant les magasins du Sablar à Dax, en aval du pont, 1851 (Source : AD 40, 3 S 42/1).



Figure 48 : Plan général du port de Dax dressé par l'ingénieur en chef Cruzet, 1864 (Source : AD 40, 3 S 42/1).

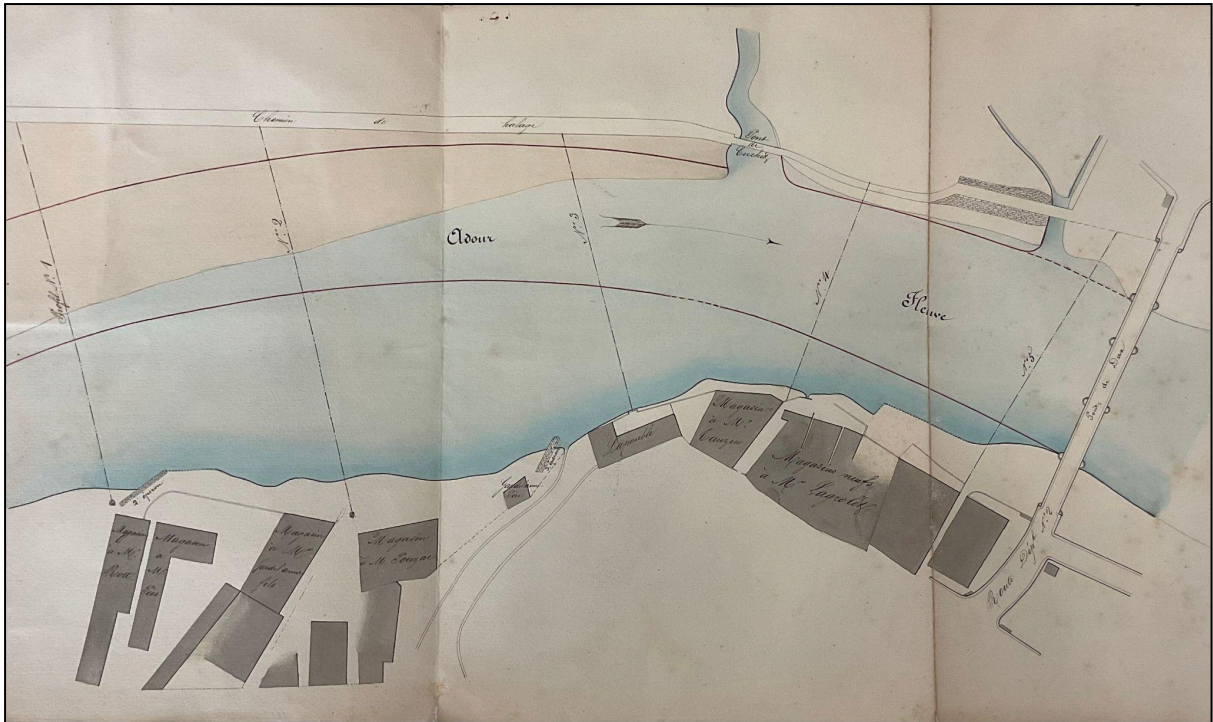


Figure 49 : Plan des travaux de l'Adour devant les magasins neufs dressés par l'ingénieur ordinaire Descombes, 1861 (Source : AD 40, 3 S 42/1).

Les travaux d'endiguements exécutés dans l'Adour, en amont du pont, provoquent de fait un déplacement du fleuve d'une centaine de mètres vers la rive gauche, suscitant l'inquiétude de plusieurs propriétaires et négociants de la ville qui ont leurs entrepôts sur la rive droite. Sont stockés, en effet, dans ces entrepôts, les produits provenant de l'exploitation des pins (essence de térébenthine, goudrons, planches, etc.), lesquels sont exportés vers Bayonne en gabarre. Du fait des travaux des Ponts et chaussées, les gabarres qui accostaient auprès des entrepôts ne peuvent plus le faire, ce qui suscite protestations et pétitions tendant à obtenir qu'un canal soit maintenu ouvert en bord de la berge afin de permettre de continuer à charger les marchandises [Textes n° 11 et 12 et Figure 50].

Interrogé au sujet de ces réclamations, le conseiller d'Etat, directeur général des Ponts et chaussées et des chemins de fer, écrit au préfet des Landes le 9 août 1861 pour lui dire que *"l'influence de ces travaux a été beaucoup plus utile que nuisible aux intérêts des réclamants puisque la partie du lit comprise entre la digue de la rive droite et la berge s'est approfondie"*. Il reconnaît, cependant, que *"la situation n'est pas conforme aux attentes du projet d'amélioration de la navigation de l'Adour, lequel vise à réunir les eaux moyennes dans le lit mineur endigué, d'approfondir ce lit et d'atterrir progressivement les espaces réservés au lit majeur entre les digues projetées et les rives"*. Pour corriger la situation, le conseiller d'Etat demande au préfet que les ingénieurs des ponts et chaussées proposent un nouveau projet des travaux à exécuter pour la construction d'un port sur la rive droite de l'Adour à Dax [Texte n° 14].

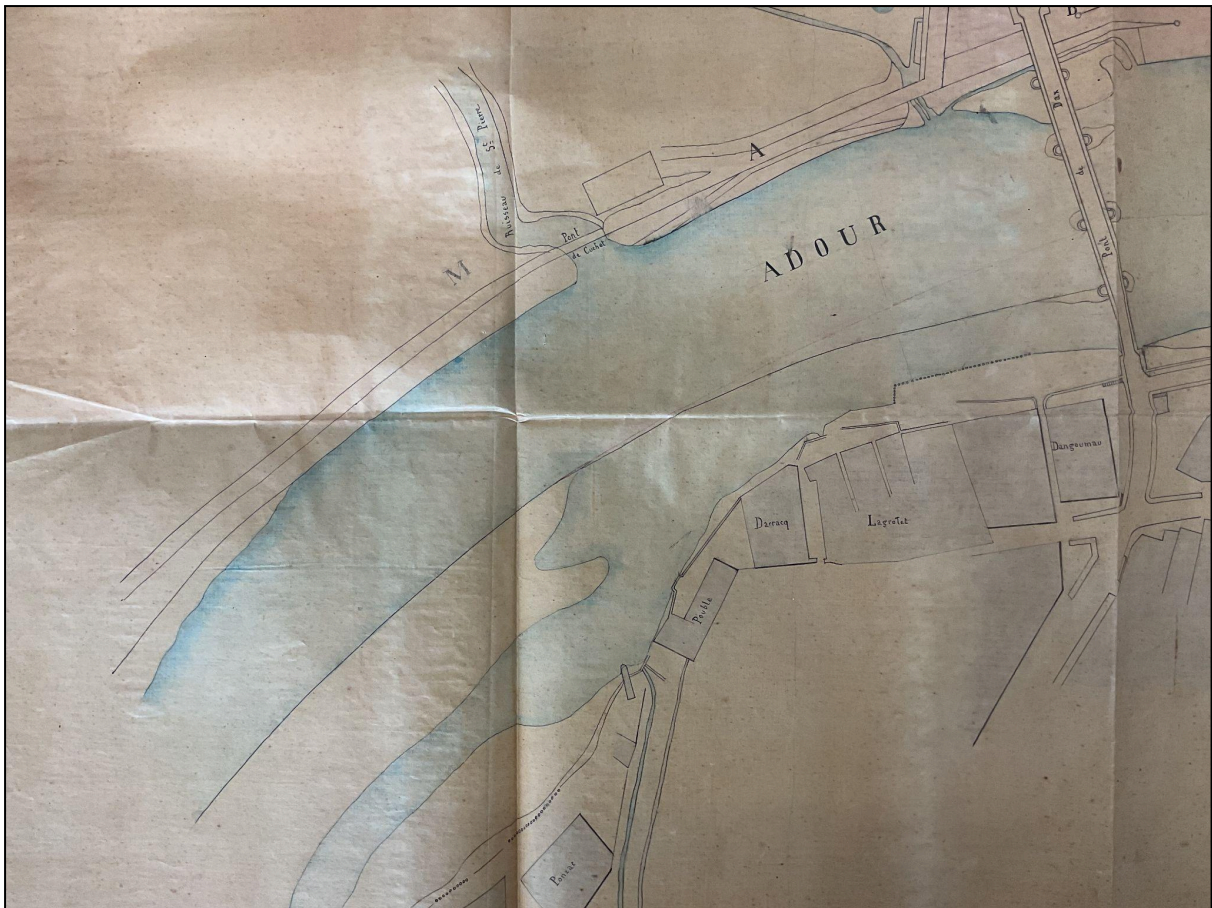


Figure 50 : Le bras secondaire de l'Adour, en amont du pont, permettant l'accostage des gabares sur la rive droite du fleuve. Détail du plan de 1864 (Source : AD 40, 3 S 42/1).

Ce projet est élaboré par les ingénieurs des Ponts et chaussées des Landes en vertu d'une décision ministérielle du 6 août 1868 en même temps qu'un avant-projet des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations de l'Adour. Ce dernier reçoit un avis favorable de l'ingénieur en chef le 24 juillet 1869, sous réserve de diverses modifications portant sur le quartier dit des Magasins, en amont du pont de Dax et sur la rive droite. Alors que ces deux projets sont distincts, une décision ministérielle du 25 mai 1870 décrète que *“les travaux prévus pour le quartier dit des Magasins, en amont du pont de Dax et sur la rive droite, doivent être réunis au projet de port récemment soumis à une enquête locale”* [Texte n° 22]. Le 14 octobre 1876, le Président de la République signe le décret d'utilité publique en vue de la réalisation des travaux nécessaires à la construction d'un port sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont de Dax, **et** pour la défense d'une partie du quartier du Sablar contre les inondations. La dépense évaluée à 112 000 francs est répartie à hauteur de 100 000 francs pour l'Etat et de 12 000 francs pour la ville de Dax [Texte n° 28].

Le 9 avril 1881, un plan et un cahier des charges de l'amodiation des terrains dépendant du port des magasins de Dax, situés en arrière du quai de circulation, est élaboré par l'ingénieur ordinaire Trépiéd [Textes n° 29, 30, 32 et Figure 51].



Figure 51 : Plan de l'amodiation des terrains domaniaux dépendant du port des magasins de Dax dressé par l'ingénieur en chef Trépied, 1881 (Source : AD 40, 3 S 43).

Le 27 septembre, l'ingénieur ordinaire constatant l'absence d'enchères, du différend qu'elle soulève de la part des propriétaires riverains et du peu d'importance de l'adjudication, l'ingénieur propose de suspendre les effets de la décision ministérielle du 2 juillet 1881 qui a approuvé le cahier des charges de l'amodiation [Texte n° 33].

Les 21-24 août 1883, les ingénieurs présentent un projet de travaux à la digue de Coupe-gorge pour mettre le quartier du Sablar à l'abri des inondations. Ils proposent d'exhausser cette digue de 0,50 m au-dessus du niveau constaté lors de la crue de 1856 qui servait alors de référence (5,82 mètres) de façon à mettre le quartier du Sablar à l'abri des crues de plus de 6,00 mètres, niveau néanmoins inférieur à la crue exceptionnelle de 1770 mesurée à 6,80 mètres.

Le projet de travaux, estimé à 11 000 francs dont 4 000 à la charge de la ville de Dax, comporte l'établissement d'un mur en maçonnerie d'une longueur de 305 mètres encastré dans les remblais, ainsi qu'un déversoir établi à 1,35 mètre en contrebas du mur de couronnement du mur [Texte n° 34 et Figure 52]. Le 17 septembre, ils présentent un projet de travaux corrélatifs à exécuter sur les terrains du port pour le même objet. Le 28 septembre 1883, le ministre considère que l'administration ne peut statuer sur l'exécution d'un ouvrage isolé sans avoir un projet d'ensemble sous les yeux et prie donc le préfet de demander aux ingénieurs de lui présenter un nouveau projet d'ensemble de tous les travaux nécessaires tant à l'aval qu'à l'amont du pont pour la protection du quartier du Sablar [Texte n° 35].

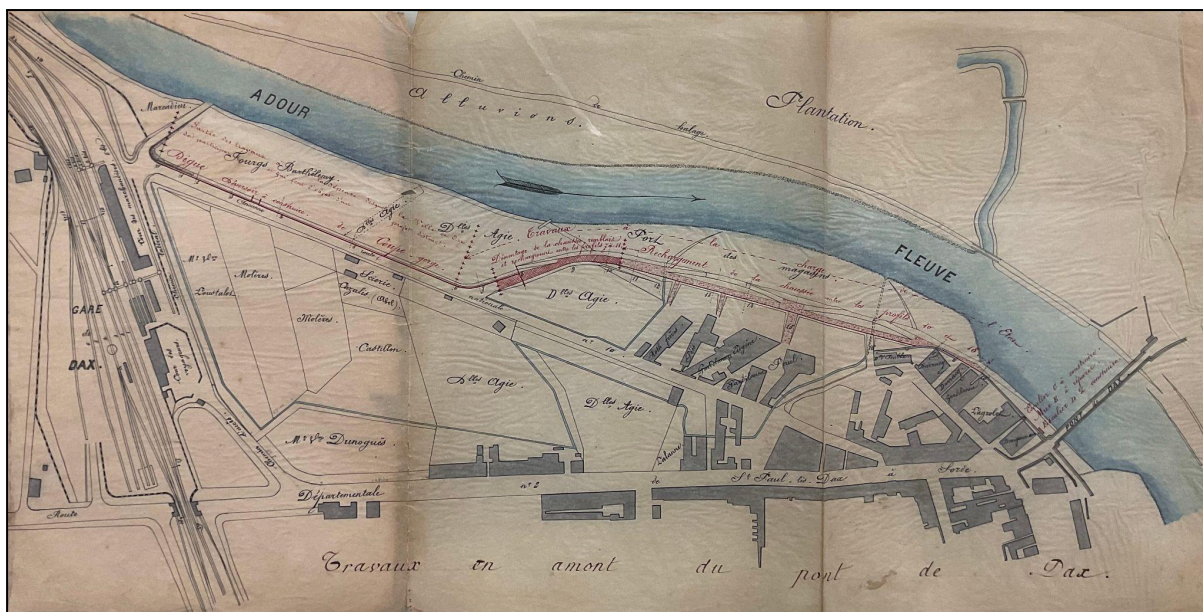


Figure 52 : Plan des lieux des travaux de parachèvement des ouvrages de défense du quartier des Magasins contre les inondations, 1883 (Source : AD 40, 3 S 141).

Les 5 janvier au 7 mars 1884, les ingénieurs présentent un projet d'ensemble : exhaussement de l'ensemble des digues, établissement d'un déversoir dans celle de Coupe-gorge pour un montant de 25 615,43 francs, dont 5 573 francs à la charge de la ville. Il faut observer que la ville doit payer le $\frac{1}{3}$ des travaux de la digue de Coupe-gorge et que l'Etat doit supporter la totalité de la dépense des autres travaux en raison de la responsabilité qui lui incombe dans les tassements (0,33 m) qui se sont produits. Les 22/23 avril 1884, le ministre invite les ingénieurs : 1- à modifier les dispositions du projet qui concerne le perré de la digue de Coupe-Gorge (suppression des barbicanes et des couches de gravier et de béton) ; 2- à soumettre le projet ainsi modifié à une enquête publique ; 3- à répartir les dépenses conformément à l'arrêté préfectoral selon une ventilation de $\frac{2}{3}$ de la dépense totale à la charge de l'Etat, soit 14400 francs, et d'un tiers à celle de la ville de Dax, soit 7200 francs [Texte n° 36]. Le projet définitif est présenté le 3 mai 1884 et est soumis à enquête publique en mai et juin. Aucune observation n'est faite. Le 7 juin, le conseil municipal de Dax donne un avis favorable au projet et vote la somme de 7 200 francs, soit le tiers des dépenses.

Le projet de parachèvement des ouvrages destinés à défendre le quartier du Sablar contre les inondations est approuvé par le ministre le 23 janvier 1885 [Texte n° 37]. Ce projet prévoit l'exhaussement de la digue de Coupe-Gorge, du quai du port des magasins et de la digue de halage comprise entre la maison Gardilanne et le pont du chemin de fer, la construction d'un déversoir et l'établissement d'un mur de soutènement de 107,75 mètres de longueur, le tout pour un montant de 21 600 francs. Le conseiller d'Etat, directeur des routes, de la navigation et des mines demande à ce que l'adjudication des travaux soit réalisée dès que la ville de Dax aura versé sa part contributive (7200 francs) dans les caisses du Trésor.

Les travaux ont été achevés en 1887 mais les ouvrages se sont révélés insuffisants pour contenir les crues qui se sont produites depuis leur achèvement comme l'explique l'ingénieur Garreta dans le rapport qu'il rédige à l'intention du préfet, suite à la publication d'un article de la *Dépêche de Toulouse* de décembre 1898 [Texte n° 48]. L'ingénieur rappelle que, suite à la loi du 28 mai 1858, des travaux de défense ont été entrepris entre 1873 et 1887 pour mettre le quartier du Sablar à l'abri, mais que le régime des crues s'étant modifié dans la même période en raison des travaux d'assainissement des Landes, ces travaux ne répondaient plus au but qu'on s'était proposé en les décidant. Les ouvrages qui avaient été conçus de manière à contenir la plus forte crue connue depuis le début du siècle, à savoir celle de 1856, ont été en effet surmontés plusieurs fois, notamment en 1882 et 1887. En conséquence, la protection du quartier ne pouvait être obtenue qu'en complétant le système de défense par un exhaussement et une consolidation des digues. Un projet a été prescrit en ce sens par une décision ministérielle du 11 février 1896 et présenté le 4 décembre 1896 pour un montant de 105 000 francs. Par une décision du 2 avril 1897, l'administration supérieure a subordonné la prise en considération de ce projet à certaines conditions à remplir par le conseil municipal de Dax qui tarde à y souscrire (AD 40, 3 S 43). Un plan de février 1909 dresse un état du système des digues de protection de la ville contre l'inondation, et notamment du port des magasins [Texte n° 49 et Figure 53].



Figure 53 : Travaux de défense du quartier du sablar à Dax contre les inondations de l'Adour, 1909 [Source : AD 40, 3 S 141).

III- LA PROTECTION DE DAX CONTRE LES INONDATIONS

La défense de la ville de Dax contre l'inondation procède d'une décision du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics du 25 juillet 1868 qui prescrit l'élaboration d'un avant projet des travaux à réaliser en vue de protéger la ville contre les inondations de l'Adour. Celle-ci intervient à la suite de l'inondation du 13 mai 1856 qui a atteint 5,49 mètre à l'échelle du pont de Dax (soit alors la seconde crue la plus importante connue après celle dévastatrice du 6 avril 1770 qui avait atteint les 6,70 mètres). Au cours des 30 années précédant, la ville avait alors été plus ou moins inondée 54 fois, 25 fois à plus de 4,5 mètres et 6 fois à plus de 5,00 mètres [Annexe 3, Texte n° 9]. L'inondation du 13 mai 1856 avait provoqué de nombreuses réactions des habitants du quartier du Sablar qui avaient alors demandé au préfet d'endiguer le quartier en reliant plusieurs ouvrages dont la voie de chemin de fer de Dax à Puyô, alors à l'étude [Textes n° 1 à 3].

Les travaux prescrits par le ministre sont divisés en plusieurs séries selon leur ordre d'urgence : la première concerne la protection des magasins situés sur la rive droite de l'Adour en amont de la route départementale ; la seconde a pour objet d'assurer la défense des rues de la rive gauche qui avoisine la fontaine chaude ; la troisième comprend la défense du faubourg du Sablar et la quatrième s'applique à la défense des rues de la rive gauche en aval de la route départementale, pour un montant total de 11 000 francs. Le conseil municipal de Dax offre de concourir à la dépense dans la proportion d' $\frac{1}{3}$ sous la condition que les travaux soient exécutés successivement dans l'ordre indiqué précédemment et que la ville soit libre de suspendre l'exécution des suivantes [Texte n° 4].

L'avant-projet des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations de l'Adour est élaboré l'année suivante (24 juillet 1869) par les ingénieurs des Ponts et chaussées des Landes, lequel reçoit un avis favorable de l'ingénieur en chef sous réserve de diverses modifications portant sur le quartier dit des Magasins, en amont du pont de Dax et sur la rive droite, et sur les travaux du quartier de Bibi qui seront bornés à une digue de terre [Texte n° 6]. Le projet primitif estimé à 59 400 francs est réévalué à hauteur de 69 000 francs. Il est accompagné de plusieurs dessins de détail du quartier de Bibi [Texte n° 5] et du quartier de la Fontaine d'eau chaude [Texte n° 7].

Le Ministre des travaux publics approuve les modifications apportées au projet par le conseil général des Ponts et chaussées le 25 mai 1870 [Texte n° 8]. Ce projet mérite d'être détaillé compte tenu du fait qu'il a façonné la ville et déterminé les stratégies et actions de sa protection contre les inondations jusqu'à aujourd'hui [Texte n° 9 et Figure 54] : *“La ville de Dax s'étend sur les deux rives de l'Adour qui la partage naturellement en deux parties dont la défense doit être étudiée séparément. Chacune de ces parties est coupée à son tour par la route départementale n°2 qui forme une digue à peu près insubmersible de telle sorte*

qu'on a en réalité à considérer quatre sections distinctes, deux en amont de la route et deux en aval.

Voici les dénominations de ces sections dans l'ordre dans lequel elles ont été placées par le conseil municipal dans sa délibération du 11 mai 1866 d'après le degré d'urgence des travaux à exécuter. La première section située sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont de Dax, comprend la partie nord-est de la ville ; nous la désignons sous le nom de **section des magasins**. La seconde, située sur la rive gauche également en amont du pont, comprend la partie submersible de la ville proprement dite ; elle est désignée sous le nom de **section de la Fontaine chaude**. La troisième comprenant le quartier du nord-ouest, en aval du pont sur la rive droite, prend le nom de **section du Sablar**. Enfin, la quatrième section, comprenant le quartier du sud-ouest sur la rive gauche, en aval du pont, est désignée sous le nom de **section du quartier Bibi**.



Figure 54 : Plan général des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations, 1870, AD 40, 3 S 141.

L'inondation de la première section commence lorsque les eaux atteignent 4,50 m à l'échelle du pont de dax. Elle commence à 4,40 m pour la 1^{ère}, à 4,25 m pour la 3^{ème} et à 4,00 m pour la 4^{ème}. L'inondation la plus forte sur laquelle on ait des

données certaines est celle du 13 mai 1856 qui a atteint 5,49 m à Dax. La crue du 6 avril 1770 qui a causé tant de désastre dans la vallée de l'Adour et tout particulièrement à Dax paraît bien avoir dépassé cette hauteur, mais on manque de données suffisamment précises pour déterminer exactement le niveau qu'elle a atteint. D'ailleurs, cette inondation avait renversé le vieux pont en pierre dès le commencement de la crue et le barrage qu'il formait dans le lit du fleuve contribuait nécessairement à élever encore davantage le niveau des eaux. Nous admettons que pour être à l'abri des inondations, il faut que les parties de la ville considérées soient à plus de 5,49 m au-dessus du 0 de l'échelle du pont de Dax, ou protégées par des ouvrages dépassant cette hauteur. Pour les trois premières sections, nous plaçons le couronnement des ouvrages défensifs à environ 6,00 m, mais pour la 4^{ème}, nous le laissons à 5,60 m à cause du voisinage des maisons".

Le texte décrit ensuite, section après section, les travaux envisagés. Pour la clarté de l'exposé, nous les présentons en intégrant les plans d'ensemble et de détail, les coupes et élévations qui ont été réalisés postérieurement, ainsi que les modifications et ajustements qui ont été apportées, attendu que l'enquête publique relative au projet de défense de la ville de Dax contre les inondations de l'Adour, qui a eu lieu entre le 18 décembre 1870 et le 7 janvier 1871, a remporté l'approbation générale des intéressés [Textes n° 11, 12 et 14] et que la déclaration d'utilité publique relative à la défense de la ville de Dax contre les inondations de l'Adour a été signée par le président de la République le 4 juin 1873 pour un montant de 47000 francs, dont 15700 à la charge de la ville de Dax [Textes n° 22]. Il est possible que la crue survenue entre le 21 et le 24 janvier 1873 (elle atteint son pic le 24 à 14h00 à 5,28 mètres au pont de la ville [Textes n° 16 à 19]) ait accéléré la signature de cette déclaration d'utilité public, soulignant si cela était encore nécessaire l'urgence de l'action pointée encore dans le rapport du 15 janvier 1870 qui déclarait "qu'il n'existe pas en ce moment en France une seule ville dont la situation soit aussi mauvaise que celle de Dax au point de vue de la défense contre les inondations" [Texte n° 9].

III-1- Les travaux du quartier des Magasins, sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont routier (première section)

Les travaux de défense du quartier des magasins, du nom des entrepôts situés sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont routier, se confondent avec ceux de l'aménagement du port du même nom en vertu d'une décision ministérielle du 25 mai 1870 qui décrète que "les travaux prévus pour le quartier dit des Magasins, en amont du pont de Dax et sur la rive droite, qui doivent être réunis au projet de port récemment soumis à une enquête locale" [Texte n° 8] : "Nous ne parlons ici de ces travaux que pour mémoire, attendu que la décision du 25 mai dernier a prescrit de comprendre dans le projet du port de Dax déjà soumis à une enquête tous les travaux à exécuter pour mettre le quartier des magasins à l'abri des inondations. Le système adopté assure la défense complète de ce quartier. On sait que la dépense

doit s'élever à 112 000 francs et que la ville de Dax s'est engagée à fournir une subvention de 12 000 francs. Il y a tout lieu d'espérer que ces travaux seront entrepris dans un bref délai" [Texte n° 9]. Mais le 15 février 1873, l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées semble revenir sur cette décision ministérielle en suggérant au préfet des Landes "de traiter distinctement le projet du port de Dax et celui des travaux de défense de la ville contre l'inondation" [Texte n° 20]. Cette suggestion ne semble pas avoir été suivie des faits puisque le 14 octobre 1876, le Président de la République signe le décret d'utilité publique en vue de la réalisation des travaux nécessaires à la construction d'un port sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont de Dax, et pour la défense d'une partie du quartier du Sablar contre les inondations. La dépense évaluée à 112 000 francs est répartie à hauteur de 100 000 francs pour l'Etat et de 12 000 francs pour la ville de Dax [Texte n° 41]. Ainsi, le quartier des Magasins n'est jamais cité dans les fonds relatifs à la défense de la ville contre l'inondation, mais bien dans ceux de l'aménagement du port, problématique que nous avons traitée dans le chapitre précédent auquel nous renvoyons.

III-2- Le quartier de la Fontaine chaude, sur la rive gauche de l'Adour, en amont du pont routier (deuxième section)

S'agissant du quartier de la Fontaine chaude (deuxième section), le rapport de 1870 présente la situation et les solutions pour remédier à l'inondation comme suit [Texte n° 9 et Figure 55] : "L'inondation de ce quartier commence lorsque les eaux s'élèvent à 4,40 m au-dessus de l'étiage. Les eaux chaudes de la fontaine étant alors retenues par l'Adour se répandent dans les habitations où elles causent des dégâts très sérieux. Les travaux à exécuter pour mettre ce quartier à l'abri des inondations sont très simples et peu coûteux. Il suffit de fermer par une vanne l'aqueduc qui conduit les eaux chaudes dans l'Adour, de fermer par une porte roulante le viaduc du lavoir construit sous la promenade du rempart et d'établir un appareil destiné à élever les eaux de la fontaine et à les rejeter dans l'Adour par dessus la porte roulante. La vanne pourra être facilement manœuvrée de la partie supérieure du mur de soutènement de la rampe qui conduit sous le pont. Quant à la porte roulante, elle sera, en temps ordinaire, logée contre le mur du rempart et la rainure dans laquelle elle doit rouler sera fermée par un madrier mobile en chêne de manière qu'il n'y ait aucun obstacle à la circulation des voitures. Le débit de la fontaine chaude est au maximum de 2,5 m³ par minute, soit 150 m³ par heure. Cette eau doit être élevée d'environ 2,00 m pour être rejetée dans l'Adour. Il suffirait donc à la rigueur d'une machine de la force de deux chevaux pour faire marcher la pompe. Cependant, par surcroît de précaution et pour assurer l'enlèvement des eaux pluviales ou ménagères, nous proposons de faire l'acquisition d'une locomobile de la force de quatre chevaux et d'une pompe centrifuge du système Neuf et Dumont pouvant débiter 180 à 200 mètres cubes par heure. La locomobile sera placée en regard de la pompe sur la petite place située entre le viaduc et la maison même. Nous estimons qu'il ne faudra pas plus de quatre heures pour installer la pompe et la locomotive et chauffer cette dernière. Or, comme les grandes crues de

Les dispositions de ce projet de juillet 1870 vont être modifiées par une ampliation du 4 juin 1873 du décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour défendre la ville de Dax contre les inondations de l'Adour dans le sens suivant : *“la porte roulante sera remplacée par un batardeau en poutrelles dont les rainures seront préparées vers l'amont du viaduc du lavoir”* [Textes n° 23 et 24].

Le premier projet partiel et les dessins de détail des travaux à exécuter sont élaborés les 29 juillet et 1^{er} août 1873 [Textes n° 26 et Figure 56] et le projet définitif est approuvé par le Ministre des travaux publics le 6 novembre 1873 pour un montant de 1200 francs dont 400 francs à la charge de la ville [Texte n° 30]. Les travaux sont exécutés en régie dès le début de l'année suivante et remis à la ville le 26 juin 1874.

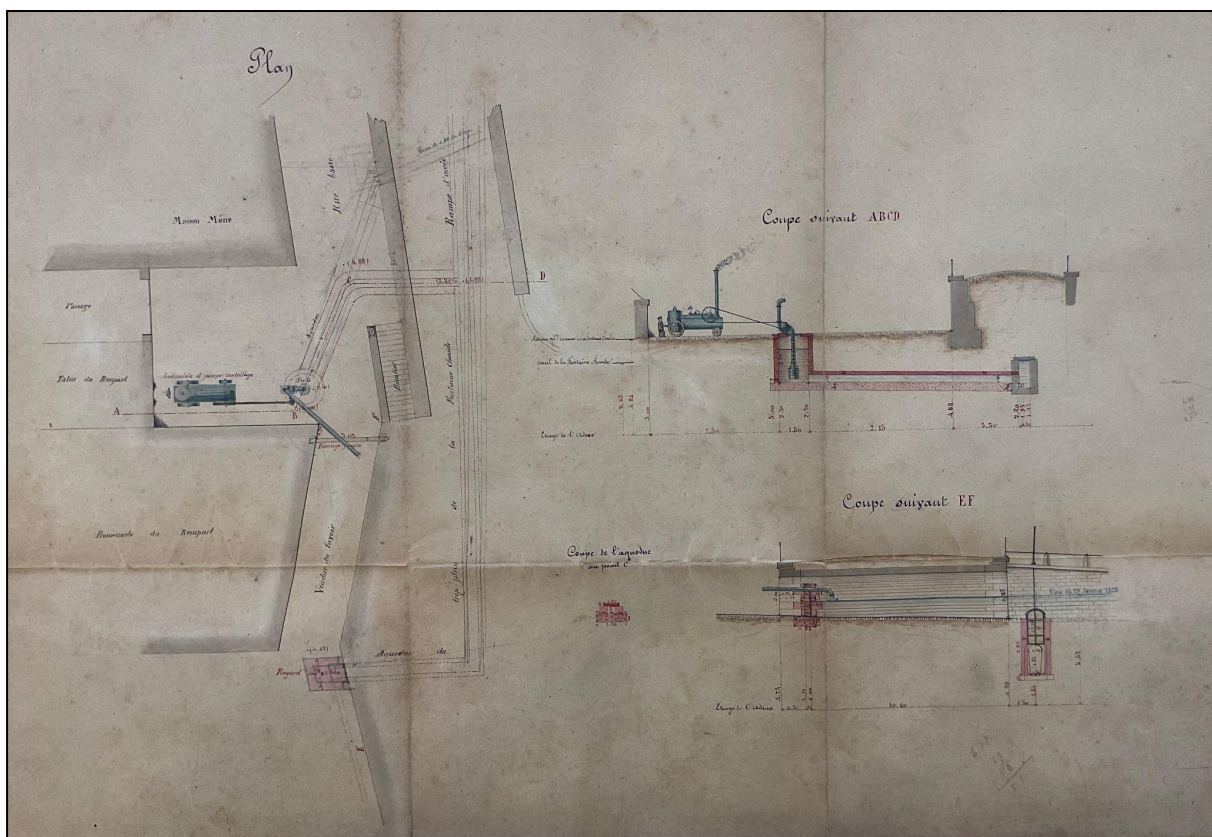


Figure 56 : Travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations. 2^{ème} section : quartier de la Fontaine chaude. Dessins de détail, 1873 (Source : AD 40, 3 S 141).

III-3- Le quartier du Sablar, sur la rive droite de l'Adour, en aval du pont routier (troisième section)

S'agissant du quartier du Sablar, le projet de 1870 est présenté comme suit [Texte n° 9 et Figure 57] : *“Cette partie de la ville est baignée par l'Adour depuis le pont de Dax jusqu'au pont du chemin de fer dont la levée insubmersible rejoignant la route départementale n°2 enveloppe le quartier du Sablar et une partie des marais de Saint-Paul, de telle sorte que les travaux de défense contre les inondations doivent être tous compris sur le bord même du fleuve. Nous proposons de construire*

une levée insubmersible qui, partant de la rampe du pont de Dax, devant la maison Paul Gardilanne, passerait devant les ateliers Poujouan et viendrait aboutir à la levée qui borde le chemin latéral près du pont du chemin de fer. La largeur de cette levée serait provisoirement réduite à 4,00 m en couronne dans la partie établie sur l'alluvion, afin de diminuer le cube des terrassements devant les ateliers Camjouan. La largeur serait aussi grande que possible. Les talus de la levée seraient protégés du côté du fleuve par un revêtement en moellons ordinaires et des plantations. Enfin, deux cales doubles de 6 mètres de largeur chacune assureraient les communications avec l'alluvion.



Figure 57 : Quartier du sablar (3^{ème} section), d'après le *Plan général des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations*, 1870, AD 40, 3 S 141.

La dépense estimée à 36 000 francs doit être supportée par l'Etat et la ville. Nous avons étudié, d'après les indications de l'avant-projet, la construction d'une levée qui aurait suivi la berge actuelle du fleuve sur toute sa longueur. La dépense, dans ce cas, n'aurait été que de 27 000 francs. Mais cette solution a dû être écartée pour les motifs suivants : 1- le nouveau tracé fait disparaître deux érosions profondes qui se sont produites dans les berges à la suite des inondations ; 2- Il permet d'élargir de près de 20 mètres la place du commerce qui est le siège d'une très grande fréquentation les jours de marché ; 3- Il rapproche le chemin de halage du chenal navigable et du port qui se trouvent sur l'autre rive et fait disparaître la lacune qu'offre ce chemin près de la maison Gendilanne ; 4- L'ancien tracé par son

rapprochement des constructions exposait l'Etat et la ville à des demandes d'indemnités qui ne sont pas à redouter avec le nouveau tracé".

Dès l'automne suivant la déclaration d'utilité publique de juin 1873 [Texte n° 22], le rapport définitif et les plans des travaux destinés à mettre le quartier du Sablar à l'abri des inondations sont élaborés (octobre 1873). Les travaux comprennent la construction d'une levée insubmersible faisant chemin de halage et l'établissement de trois cales de descente vers l'Adour pour le chargement et le déchargement des marchandises ainsi que pour le service de halage pour un montant de 36 000 francs dont le tiers (12 000 francs) est à la charge de la ville de Dax [Textes n° 27, 28 et 29 et Figures 58 à 60]. Les travaux sont approuvés par le Ministre des travaux publics le 23 janvier 1874 lequel autorise également l'adjudication [Texte n° 31]. Les travaux débutent au mois de mars 1874 et se poursuivent jusqu'en 1876 [Figures 61 à 63]. En octobre 1881, le service de la navigation fait construire un déversoir de 26 mètres en amont du pont de la ligne de Dax à Pau. Cet ouvrage, qui n'était pas prévu dans les projets, a été demandé par la ville de Dax en vue de remplir le marais du Braou de Saint-Paul avant la rupture des digues. La ville a même pris à sa charge l'indemnité à payer au propriétaire riverain qui le premier recevra les eaux. Ce déversoir est figuré sur un plan des digues de défense du quartier du Sablar contre les inondations, daté du 11 juillet 1895 [Figure 64]. Enfin, pour favoriser l'accostage des bateaux sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont de chemin de fer, la construction d'un quai est demandée par plusieurs pétitionnaires le 10 juin 1901 [Textes n° 59 et Figure 65].



Figure 58 : Plan des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier du Sablar, 1873 (AD 40, 3 S 141).



Figure 59 : Plan des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier du Sablar, 1873 (AD 40, 3 S 141).



Figure 60 : Plan des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier du Sablar, 1873 (AD 40, 3 S 141).

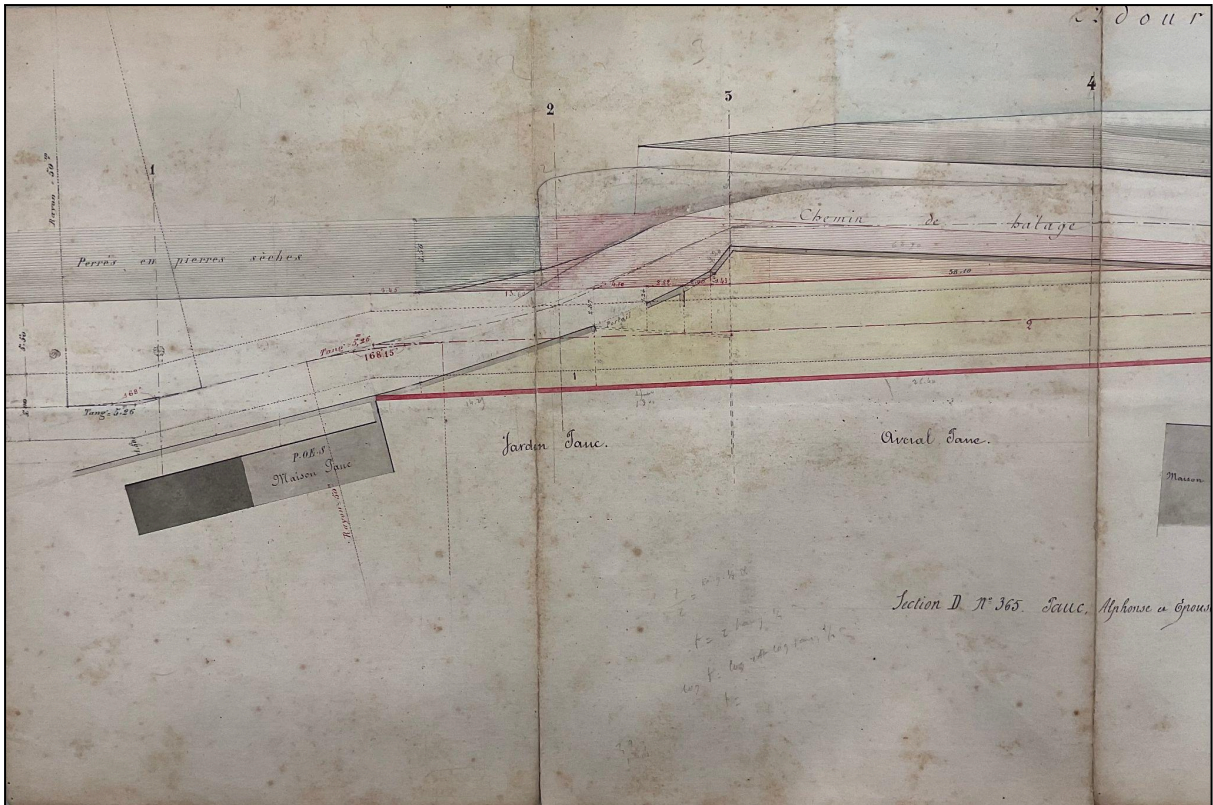


Figure 61 : Détail du plan parcellaire des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier du Sablar, 1876, (Source : AD 40, 3 S 141).

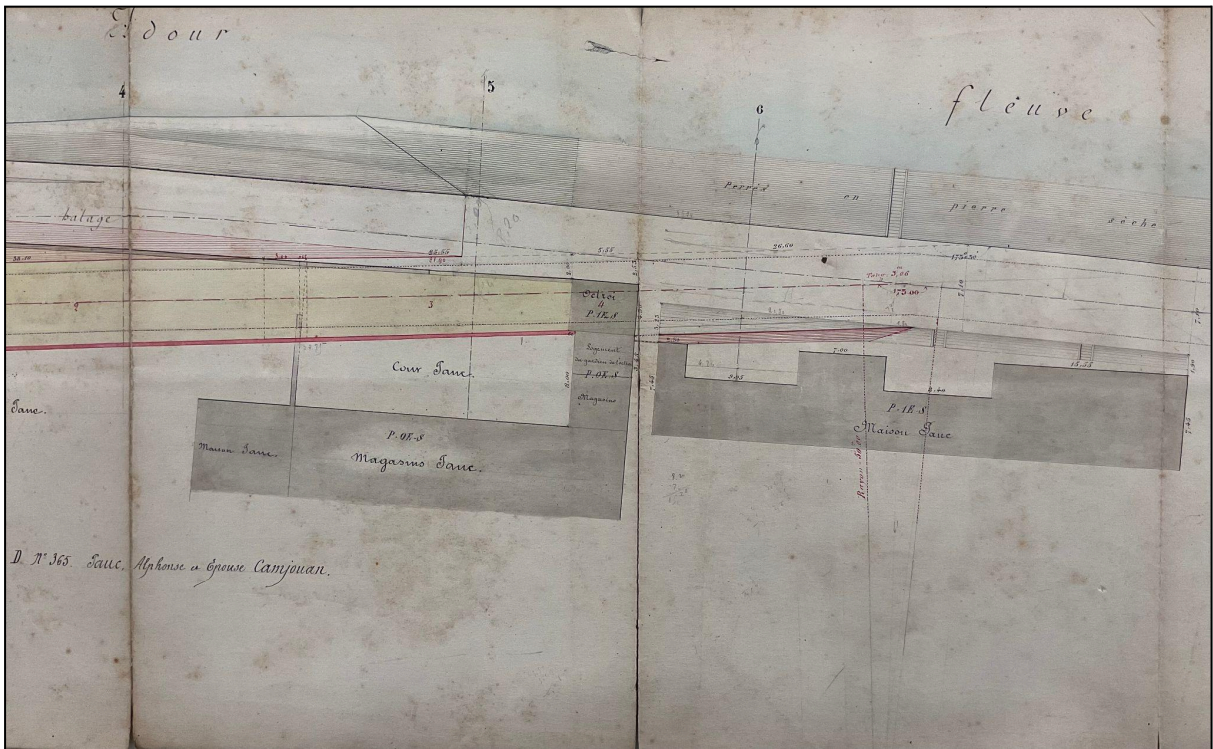


Figure 62 : Détail du plan parcellaire des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier du Sablar, 1876, (Source : AD 40, 3 S 141).

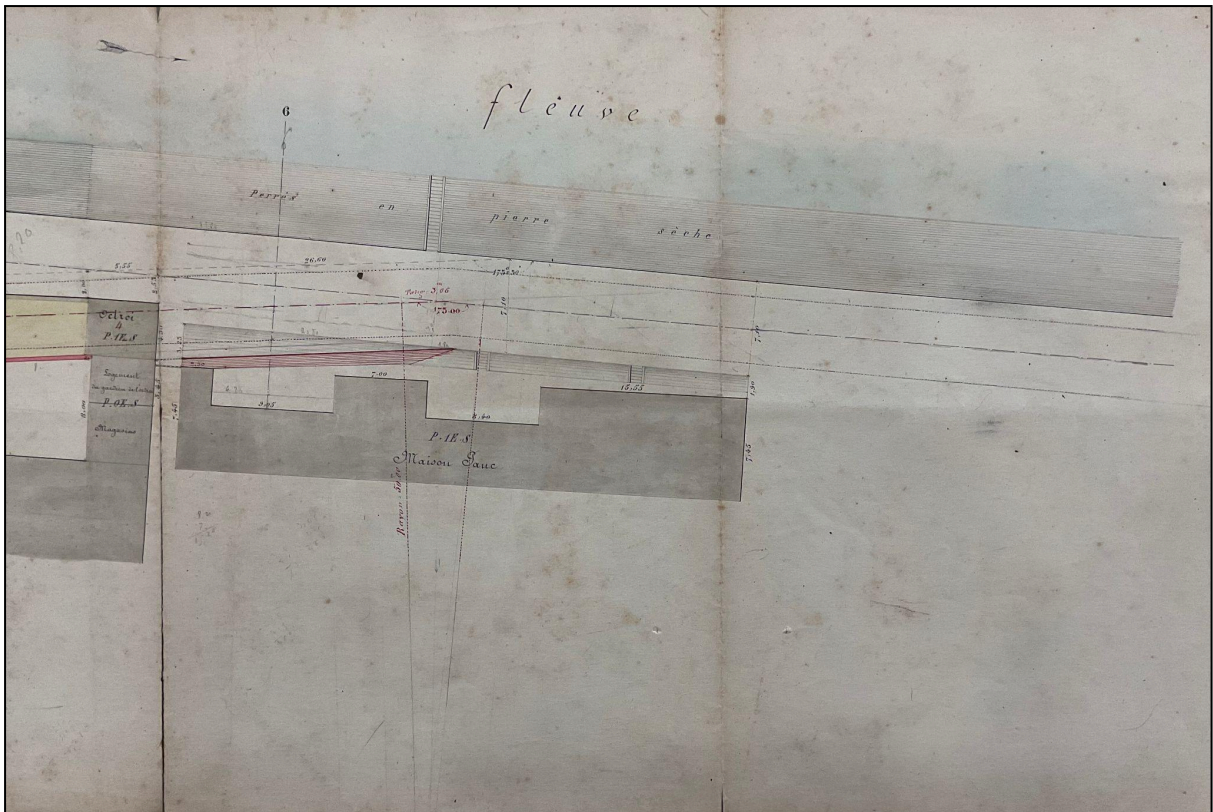


Figure 63 : Détail du plan parcellaire des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier du Sablar, 1876, (Source : AD 40, 3 S 141).



Figure 64 : Plan des digues de défense du quartier du Sablar contre les inondations, 1895 (Source : AD 40, 3 S 141).

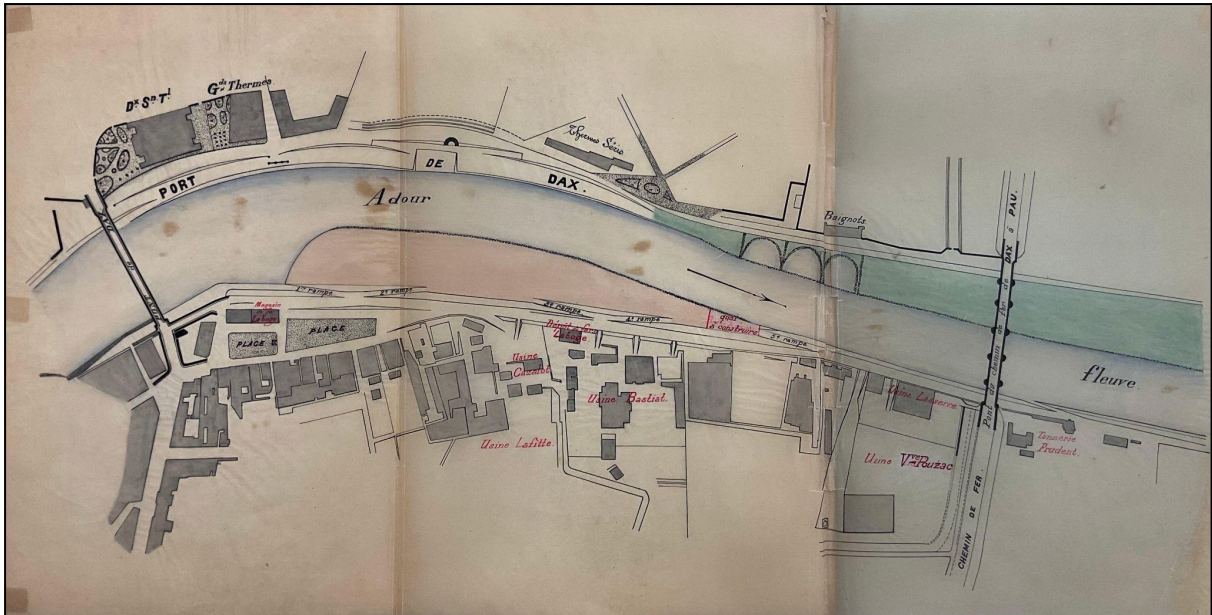


Figure 65 : Plan général de la construction d'un quai, 1901 (Source : AD 40, 3 S 141).

III-4- Le quartier de Bibi, sur la rive gauche de l'Adour, en aval du pont routier (quatrième section)

S'agissant du quartier de Bibi, également appelé quartier du boulevard de la Marine, le projet de 1870 est décrit de la façon suivante [Texte n° 9 et Figure 66] : “La disposition des lieux se prête assez difficilement à l'exécution des travaux de défense contre les inondations. Nous plaçons la crête des ouvrages à 5,60 m au-dessus de l'étiage. La crue de 1856 s'étant élevée à 5,48 m sur ce point, il restera encore une hauteur libre de 0,18 m. Si on voulait le porter à 6,00 m comme pour les autres sections, on serait obligé de modifier le niveau de la place Sainte-Marguerite et de changer les accès de l'établissement thermal et des maisons Dangoumau. On fera un remblai de quelques centimètres sur la place Sainte-Marguerite et on réparera les deux brèches faites au mur de soutènement de cette place. Le mur de la façade nord de l'établissement sera consolidé par un rempiètement en maçonnerie de briques et ciment sur environ 0,30 m d'épaisseur moyenne. Le même travail sera exécuté à la façade de la première maison Dangoumau. Entre cette maison et l'établissement thermal, on établira un batardeau formé de deux lignes de poutrelles s'appuyant sur des fermes mobiles en fonte et comprenant un massif d'argile. Le batardeau reposera sur une couche de béton dont l'épaisseur variera de 0,50 à 1,00 mètre. En temps ordinaire, les fermes en fonte seront enlevées et déposées à proximité et les rainures dans lesquelles elles sont engagées à leur pied seront couvertes par des madriers mobiles en chênes de manière à ne pas gêner la circulation des voitures. Il ne sera apporté aucune modification aux ouvertures des maisons Dangoumau qui pourront être facilement fermées en temps d'inondation par des volets et des portes mobiles. Les murs de la troisième maison seront consolidés comme ceux de la première et de l'établissement thermal par un rempiètement en maçonnerie de brique et ciment.

Une terrasse insubmersible sera établie sur le côté gauche de l'allée Dangoumau. L'aqueduc qui jette les eaux de l'établissement thermal dans l'Adour sera fermé par un clapet et on installera sur la place Sainte-Marguerite un appareil hydraulique dans le système de celui qui est prévu pour le quartier de la Fontaine Chaude. La dépense de cet appareil est entièrement à la charge de la ville et doit s'élever à 45 francs. Nous avons d'abord songé à jeter les eaux de la Fontaine chaude dans l'égout des bains thermaux afin de n'avoir plus qu'un seul appareil hydraulique, mais nous avons dû renoncer à cette solution par mesure d'économie. Il est établi, du reste, que les travaux de chaque section soient établis indépendamment les uns des autres, peut-être aussi sera-t-il possible à la ville de s'entendre avec la société des bains thermaux pour utiliser en commun les nouveaux engins à acquérir. La dépense totale pour la quatrième section est évaluée à 1200 francs”.

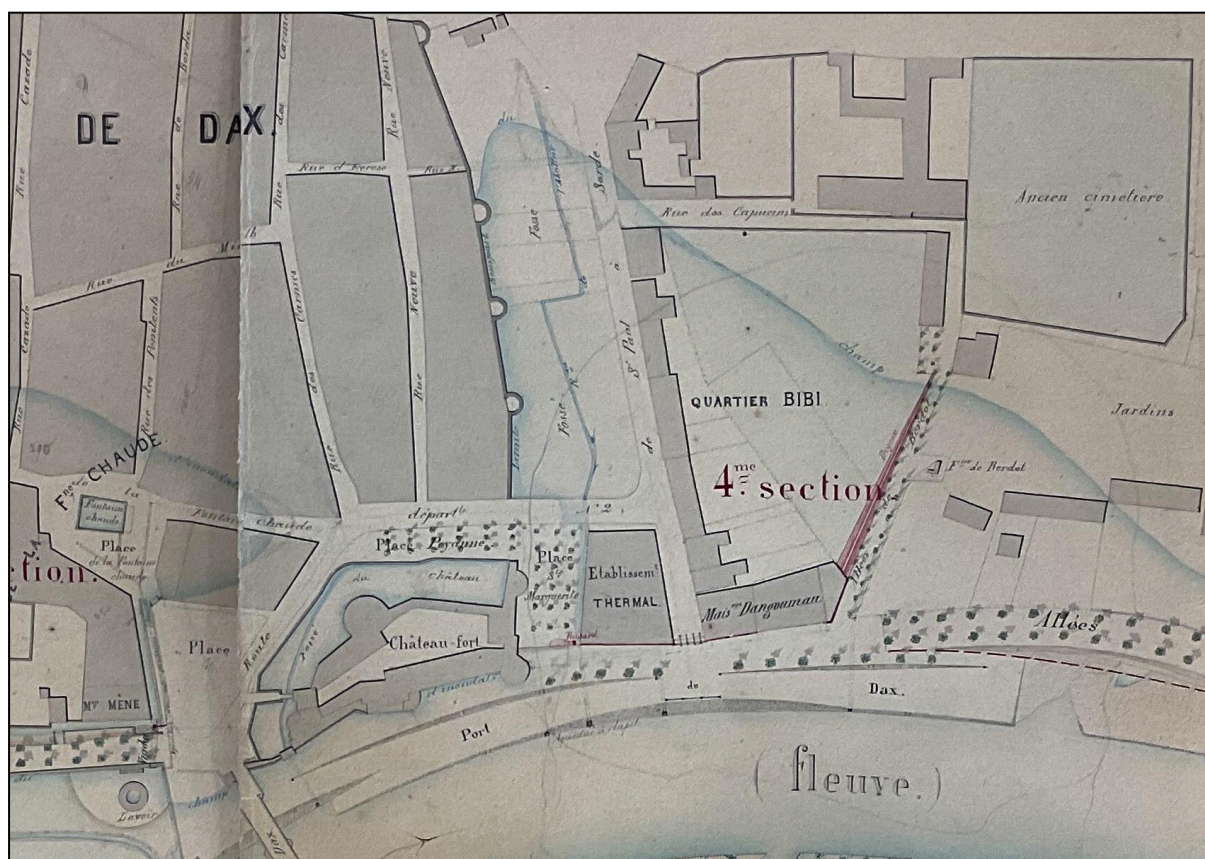


Figure 66 : Quartier de Bibi (4^{ème} section), d'après le *Plan général des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations*, 1870, AD 40, 3 S 141.

Les dispositions de ce projet de juillet 1870 vont être modifiées par une ampliation du 4 juin 1873 du décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour défendre la ville de Dax contre les inondations de l'Adour dans le sens suivant : “le batardeau du boulevard de la Marine sera établi avec un seul rang de poutrelles” [Textes n° 23 et 24].

Les dessins de détail et les dessins d'ensemble du quartier de Bibi sont élaborés respectivement le 26 juin 1869 [Texte n° 5 et Figures 67 et 68] et le 25 avril 1874 [Texte n° 34 et Figures 69 à 73].

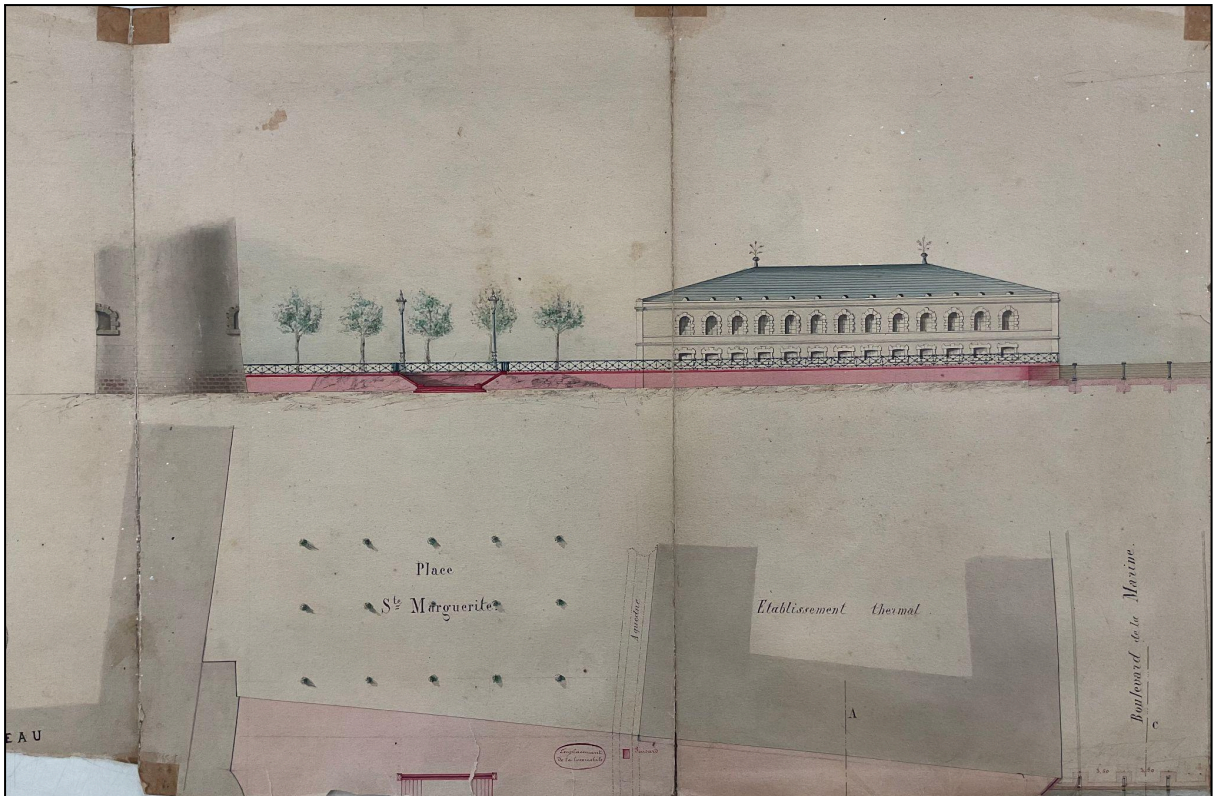


Figure 67 : Travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations. 4^{ème} section : quartier de Bibi. Dessins de détail, 1869 (Source : AD 40, 3 S 141).

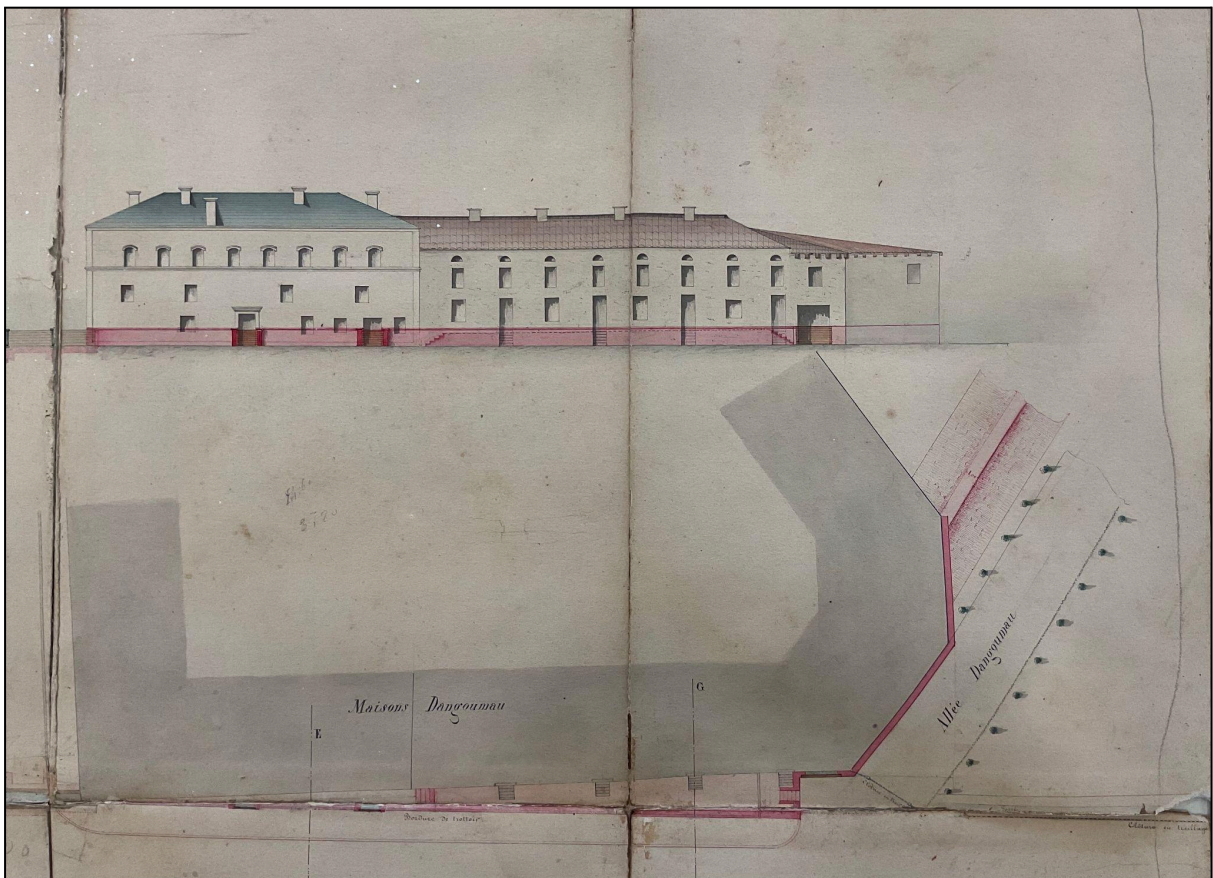


Figure 68 : Travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations. 4^{ème} section : quartier de Bibi. Dessins de détail, 1869 (Source : AD 40, 3 S 141).

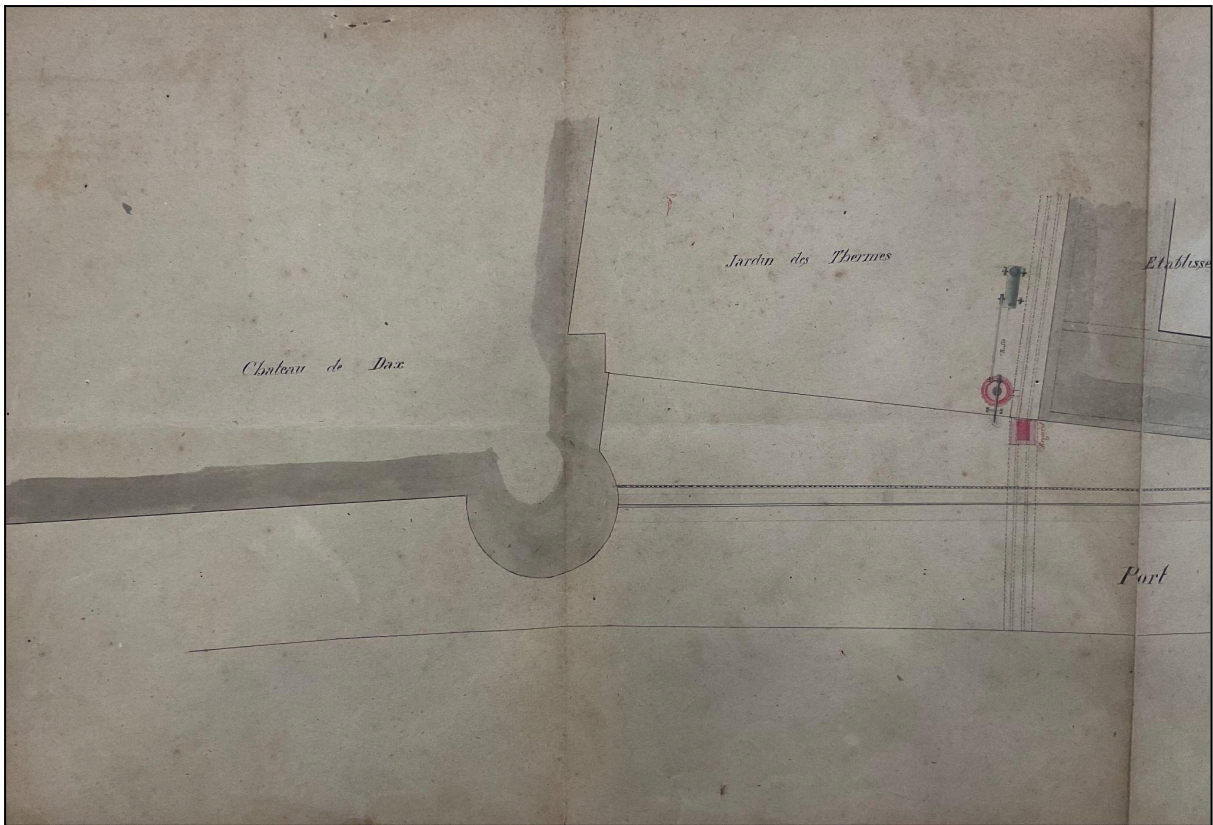


Figure 69 : Dessins d'ensemble du quartier de Bibi élaborés dans le cadre des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations, 1874 (Source : AD 40, 3 S 141).

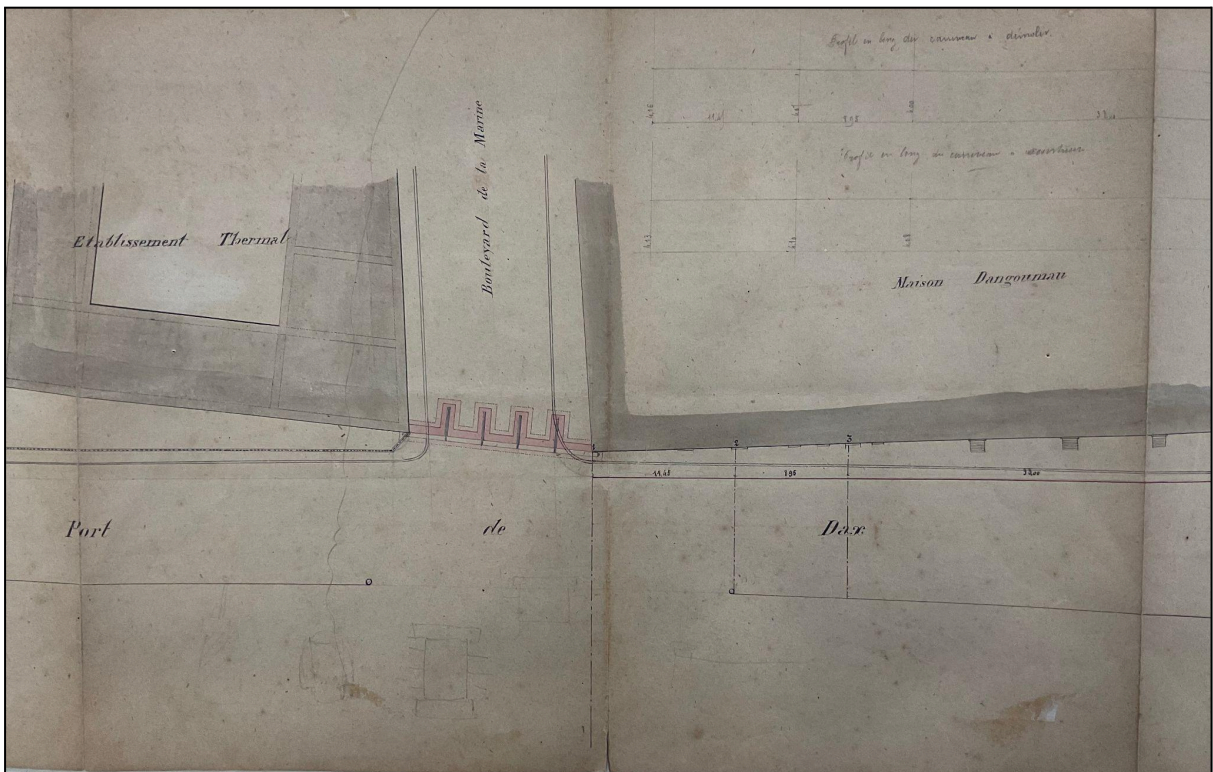


Figure 70 : Dessins d'ensemble du quartier de Bibi élaborés dans le cadre des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations, 1874 (Source : AD 40, 3 S 141).

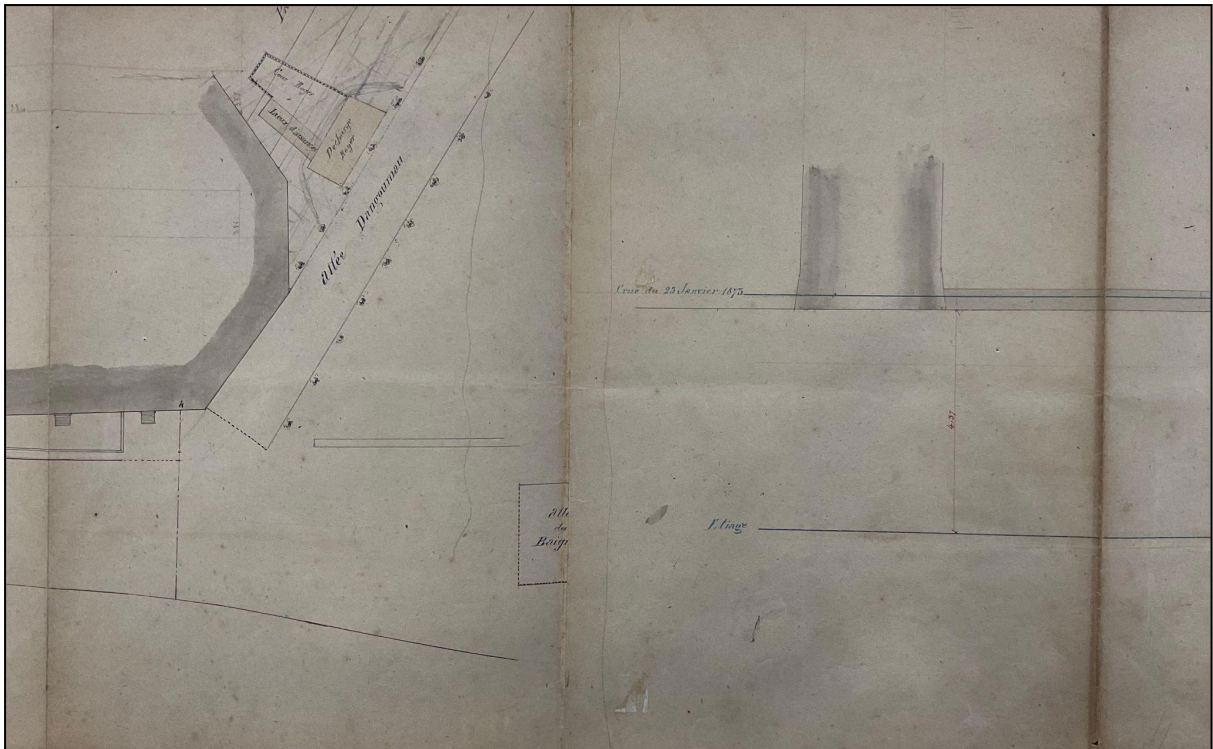


Figure 71 : Dessins d'ensemble du quartier de Bibi élaborés dans le cadre des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations, 1874 (Source : AD 40, 3 S 141).

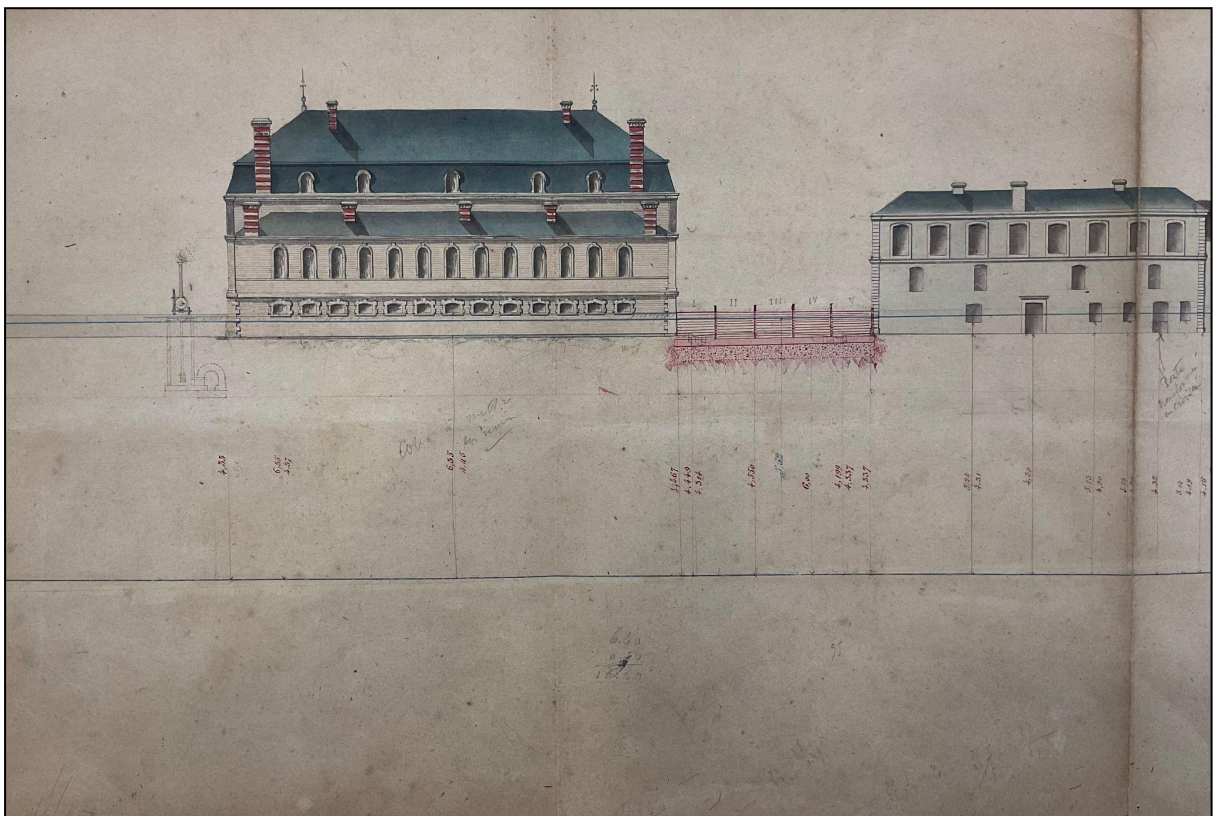


Figure 72 : Dessins d'ensemble du quartier de Bibi élaborés dans le cadre des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations, 1874 (Source : AD 40, 3 S 141).

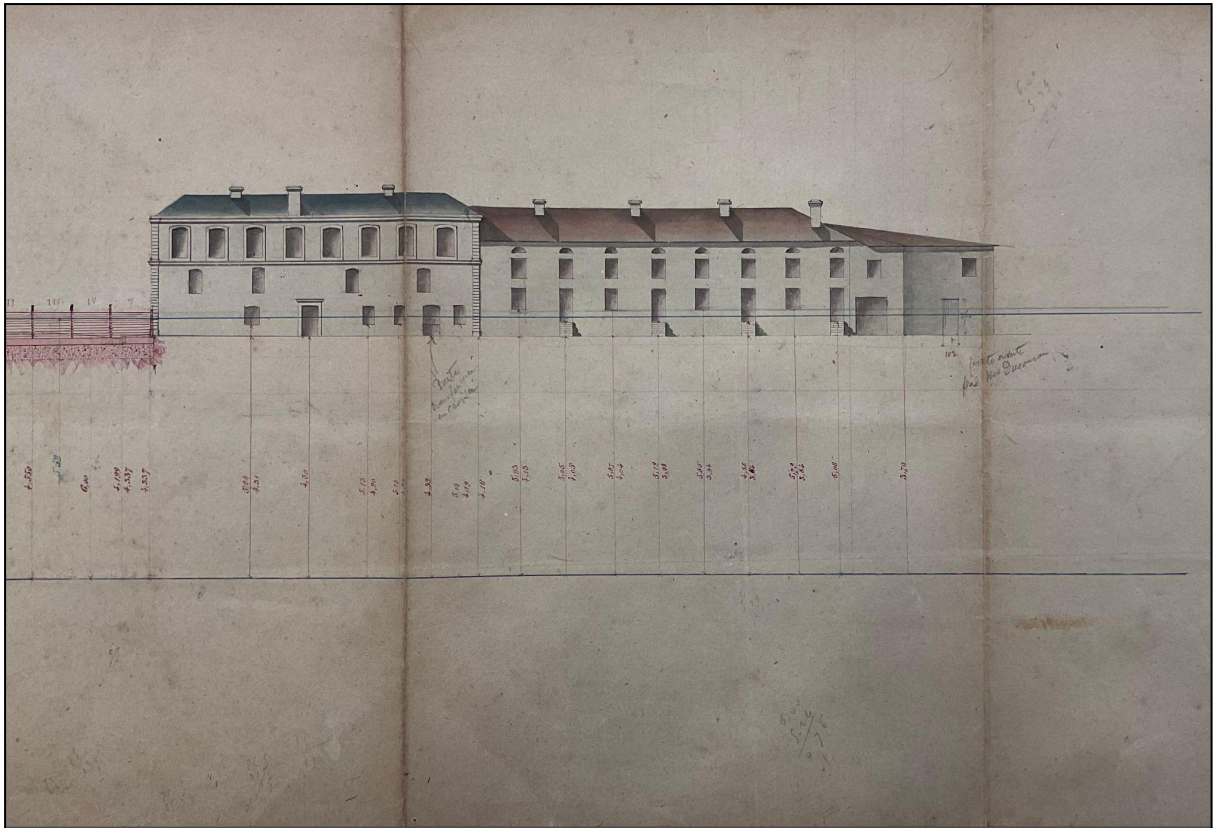


Figure 73 : Dessins d'ensemble du quartier de Bibi élaborés dans le cadre des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations, 1874 (Source : AD 40, 3 S 141).

Le projet définitif est approuvé par le Ministre des travaux publics le 11 août 1874. Les travaux comprennent : un vannage destiné à empêcher l'introduction des eaux de l'Adour par l'égout des anciens fossés ouest de la ville ; un puisard dans lequel se rendront les eaux chaudes et les eaux pluviales (et ménagères), lesquelles doivent être enlevées par une pompe à vapeur ; un barrage mobile servant à fermer le boulevard de la Marine pendant les inondations ; une digue en terre placée sur le côté gauche de l'allée de Berdot et reliant la dernière maison Dangoumau à un point insubmersible situé à l'extrémité de ladite allée ; divers ouvrages accessoires. La dépense est fixée à 10000 francs dont 3300 à la charge de la ville de Dax [Texte n° 38]. Les travaux sont exécutés en adjudication entre 1874 et 1877.

Le 3 avril 1883, le ministre des travaux publics demande au préfet des Landes de remettre à la ville de Dax les ouvrages mobiles servant à la protection du quartier Bibi en temps de crue et d'assurer désormais leur entretien, "*les ingénieurs devant désormais s'abstenir de suppléer à l'action de l'administration municipale*" [Texte n° 43]. Le 11 mai, le préfet établit le procès-verbal de remise à la ville de Dax des ouvrages servant à la défense du boulevard de la Marine contre les inondations de l'Adour, à savoir : "1- *Une vanne destinée à empêcher l'introduction des eaux de l'Adour par l'égout des anciens fossés ouest de la ville et la clef pour la manœuvre de cette vanne. La fermeture a lieu lorsque les eaux atteignent la cote 4,80 m au-dessus de l'étiage ; 2- Un puisard dans lequel se rendent les eaux pluviales ou ménagères de l'intérieur. Cet ouvrage est situé dans le jardin des thermes ; 3- Un*

aqueduc construit dans la propriété Duconguéré et servant, pendant la mise en place du barrage mobile, à conduire les eaux de la route départementale n°2 dans la prairie Dangoumau ; 4- Un barrage mobile pour fermer l'entrée du boulevard de la Marine ; 5- Des ouvrages en bois pour la fermeture des portes et des croisées de la maison Dangoumau ; 6- Une petite vanne pour fermer un égout situé dans l'angle ouest de la sixième porte ; 7- Une digue en terre placée sous le côté gauche de l'allée de Berdat et reliant la maison Dangoumau à un point insubmersible situé à l'extrémité de ladite allée ; 8- Une vanne placée sous cette digue destinée à empêcher l'introduction des eaux de l'Adour dans la prairie Dangoumau. Cette vanne est fermée à 2,50 m au-dessus de l'étiage ; 9- Un aqueduc conduisant les eaux de la fontaine Sainte-Claire dans l'égout des anciens fossés ouest de la ville. Cet aqueduc part de la rue des Capucins et se raccorde à l'égout à l'entrée de la rue d'Eyrose". Sur les lieux, le maire de Dax présente plusieurs observations visant à s'opposer à la remise par l'Etat, à la ville, des travaux de défense au quartier Bibi, indiquant notamment que *"rien dans la loi d'intérêt général du 11 mai 1858, ni dans les décrets des 15 août 1858 et du 4 juin 1873 ne fait l'obligation à la ville de prendre en charge la mise en œuvre et le fonctionnement des travaux de défense"* [Texte n° 44]. Le 5 septembre 1883, la ville de Dax fait défense au pourvoi devant le Conseil d'Etat contre la décision ministérielle et l'arrêté préfectoral ordonnant la remise à la municipalité, par le service des ponts et chaussées, des travaux de défense du quartier Bibi [Texte n° 45].

Le 26 décembre 1885, le conseil d'Etat annule l'arrêté préfectoral du 30 avril 1883 qui avait ordonné, en exécution d'une décision ministérielle du 3 du même mois, la remise à la municipalité de ladite ville des ouvrages de défense du quartier Bibi contre les inondations de l'Adour [Texte n° 49].

IV- L'USAGE DES SOLS AU REGARD DE L'INONDABILITÉ DE LA VALLÉE ALLUVIALE ET SES ÉVOLUTIONS ENTRE 1850 ET AUJOURD'HUI

Les travaux engagés par les Ponts et chaussées entre, approximativement, le premier tiers du XIX^e siècle et le premier tiers du XX^e siècle, pour améliorer la navigation de l'Adour ont, par le rétrécissement du cours du fleuve à l'aval de Dax, amplifié l'inondabilité de la vallée fluviale et de la ville, nécessitant des travaux de protection et d'endiguement de plus en plus conséquents au fil des décennies. Dans le même temps, le rapport à l'inondation a changé qui, perçue encore au XIX^e siècle comme une composante de l'agrosystème avec laquelle les sociétés avaient appris à composer et dont elles tiraient profit, est devenue un risque majeur dont les populations doivent être protégées par la mise en œuvre de politiques publiques². Pour évaluer cette transformation du rapport à l'inondation entre le XIX^e siècle et aujourd'hui, nous avons cartographié l'usage des sols vers 1850 d'après la carte d'Etat-Major, et en 2021 d'après le Scan25 et la BD OCS de l'IGN, dans l'enveloppe de l'inondation Q2, Q5, Q10 et Q100 et nous avons comparé l'évolution, sur 175 ans, des surfaces affectées aux espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi qu'aux infrastructures et à l'habitat.

IV-1- L'usage des sols en 1850 dans l'enveloppe de l'inondation Q2, Q5, Q10 et Q100

Vers 1850, dans le périmètre inondé en Q2 qui totalise 1439 ha, les surfaces sont majoritairement occupées par des prairies humides (52% soit 787 ha), des bois (16,6% soit 250 ha) et les eaux courantes et stagnantes (un peu plus de 16%), les terres agricoles occupant elles presque 12% des surfaces avec 177 hectares [Figures 74 et 75]. En Q5, qui totalise 3028 hectares, les rapports restent à peu près équivalents malgré une superficie multipliée par 2, soit 55% pour les prairies humides (1689 ha), 20% pour les bois (623 ha), 12,2 % pour les terres agricoles (368 ha), la modification la plus sensible étant celle de la surface des eaux courantes et stagnantes qui s'établit à environ 9%, soit 272 ha [Figures 76 et 77]. Les rapports ne changent pas en Q10 dont l'enveloppe est de 3510 hectares (+16% par rapport à Q5) avec 53% de prairies humides (1875 ha), 21% de bois (748 ha), 9% environ d'eaux courantes et stagnantes (315 ha) et 13% de terres labourables soit 456 ha [Figures 78 et 79]. Les pourcentages évoluent à la marge en Q100 malgré une augmentation de la superficie de 13% par rapport à Q10 à 3969 ha, soit 49,5% pour les prairies humides (1966 ha), 19,7% pour les bois (783 ha), 8,6% pour les eaux courantes et stagnantes (341 ha) et 16,2% pour les terres agricoles soit 642 ha [Figures 80 et 81]. Dans tous les cas, les superficies occupées par le bâti, les surfaces associées et la voirie restent très faibles puisqu'elles s'établissent à 1,45% en Q2, 1,28% en Q5, 1,56% en Q10 et 2,28% en Q100.

² LAVIGNE (C.) et FRUCHART (C.), *Etude des aménagements du cours de l'Adour*, ouvr. cité, p. 65-69.

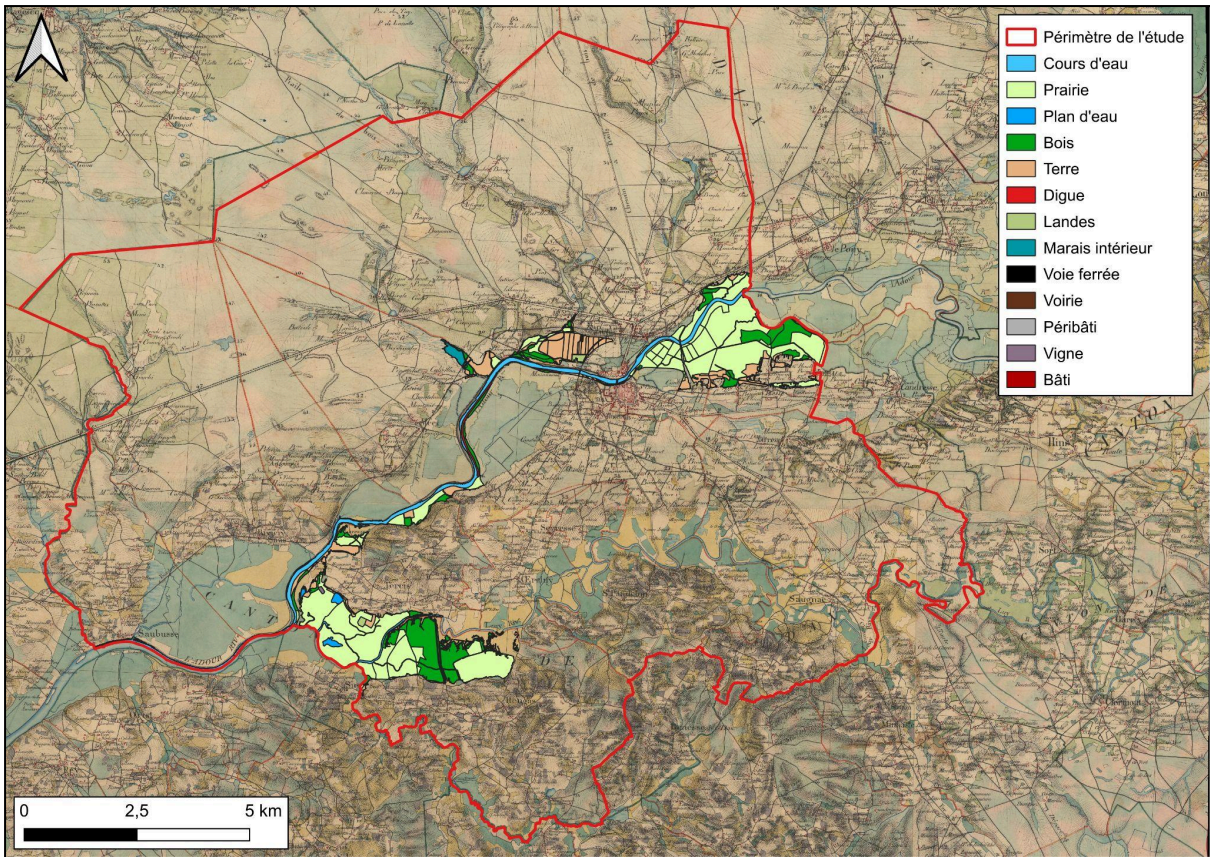


Figure 74 : Le périmètre inondé en Q2 au regard des usages des sols en 1850 (d'après la carte d'Etat-Major).

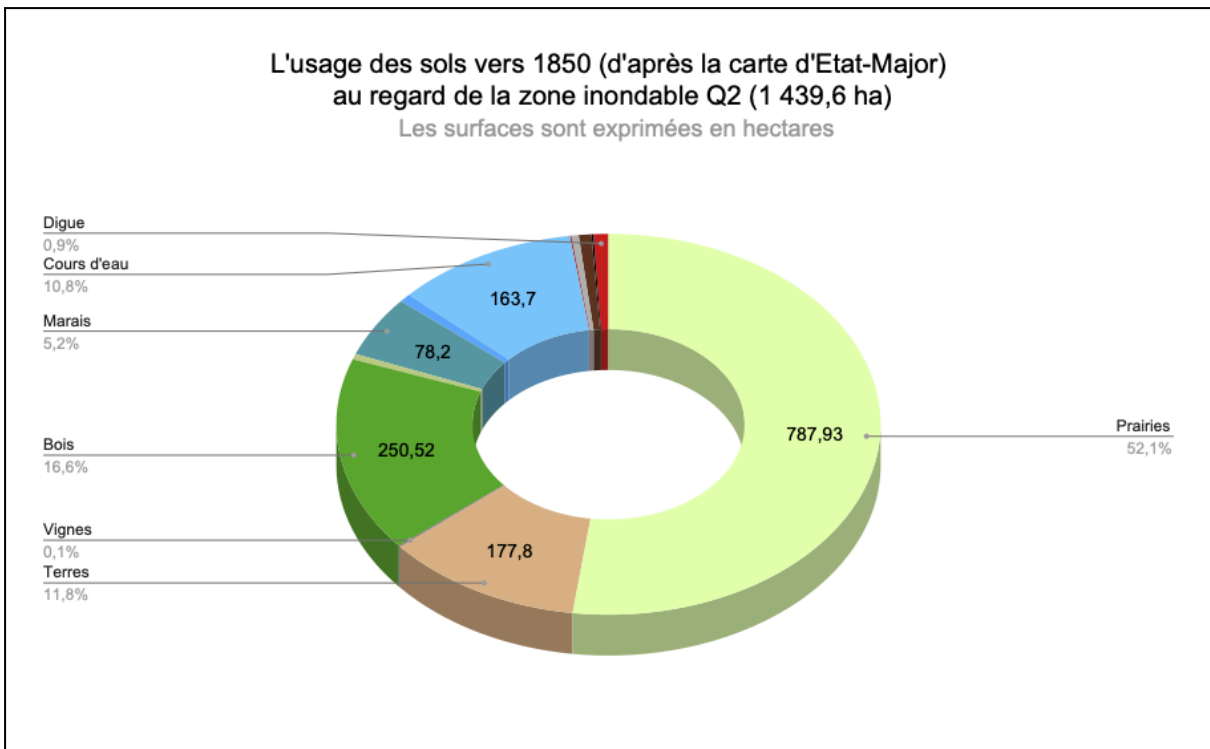


Figure 75 : La ventilation des usages des sols en Q2, d'après la carte d'Etat-Major de 1850.

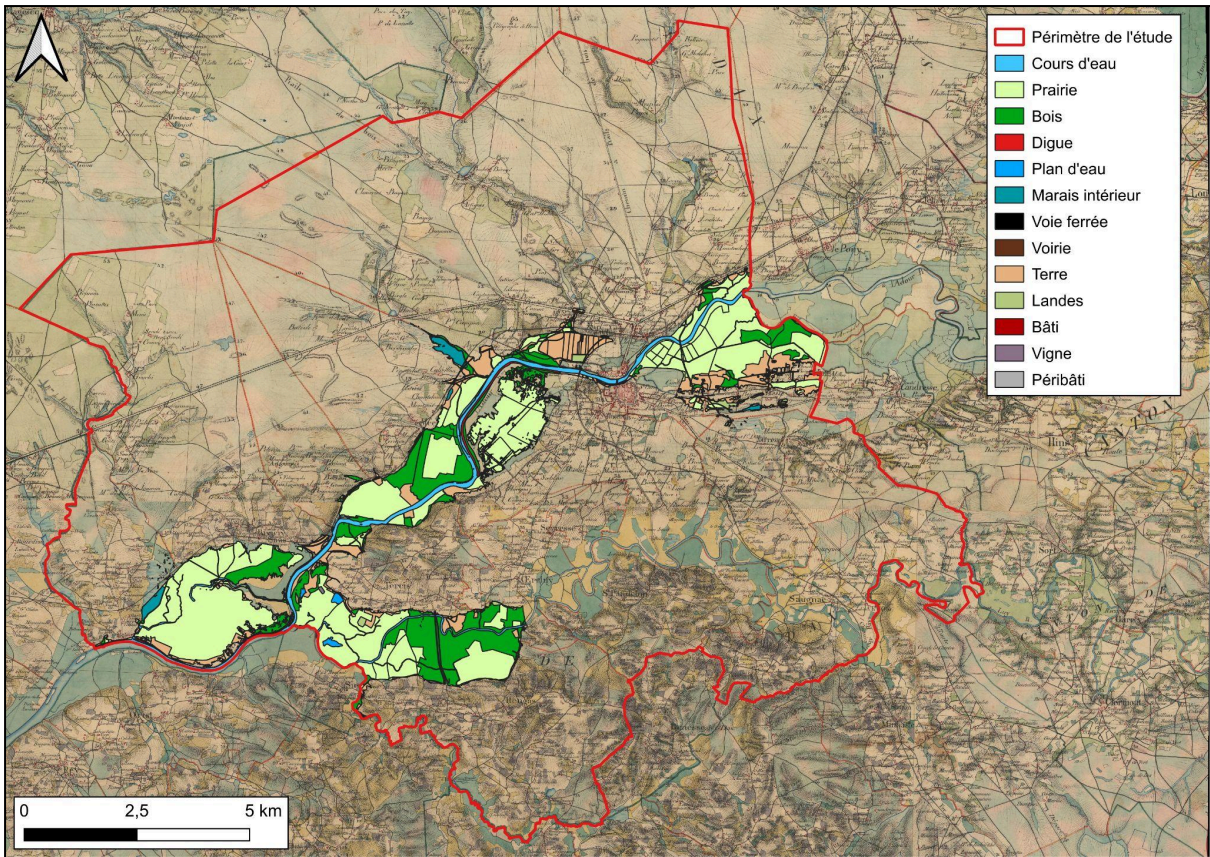


Figure 76 : Le périmètre inondé en Q5 au regard des usages des sols en 1850 (d'après la carte d'Etat-Major).

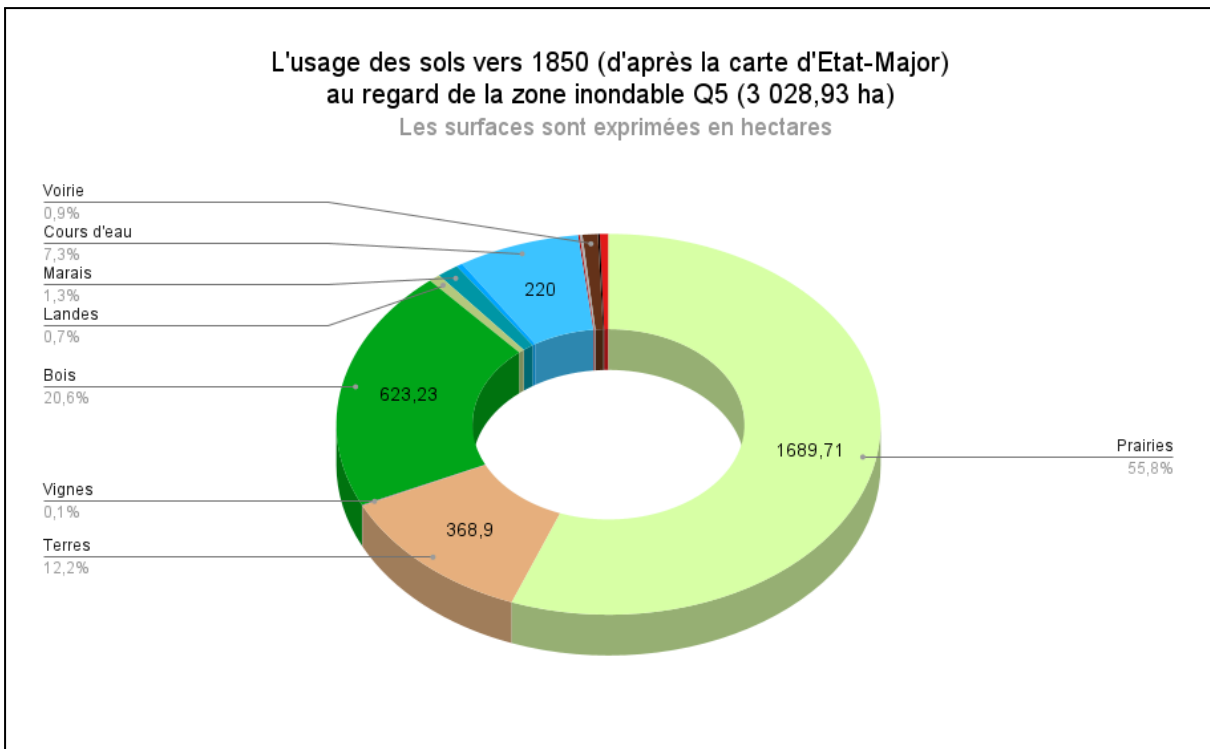


Figure 77 : La ventilation des usages des sols en Q5, d'après la carte d'Etat-Major de 1850.

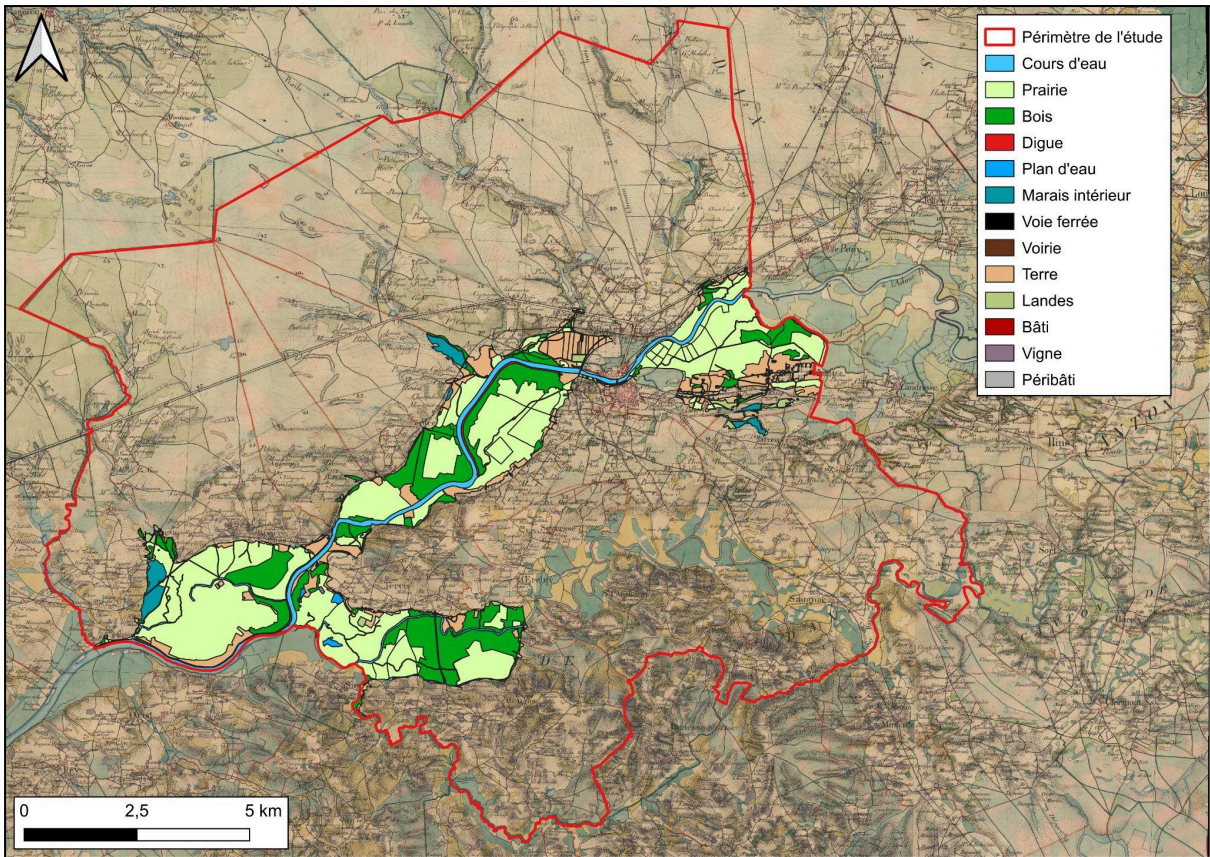


Figure 78 : Le périmètre inondé en Q10 au regard des usages des sols en 1850 (d'après la carte d'Etat-Major).

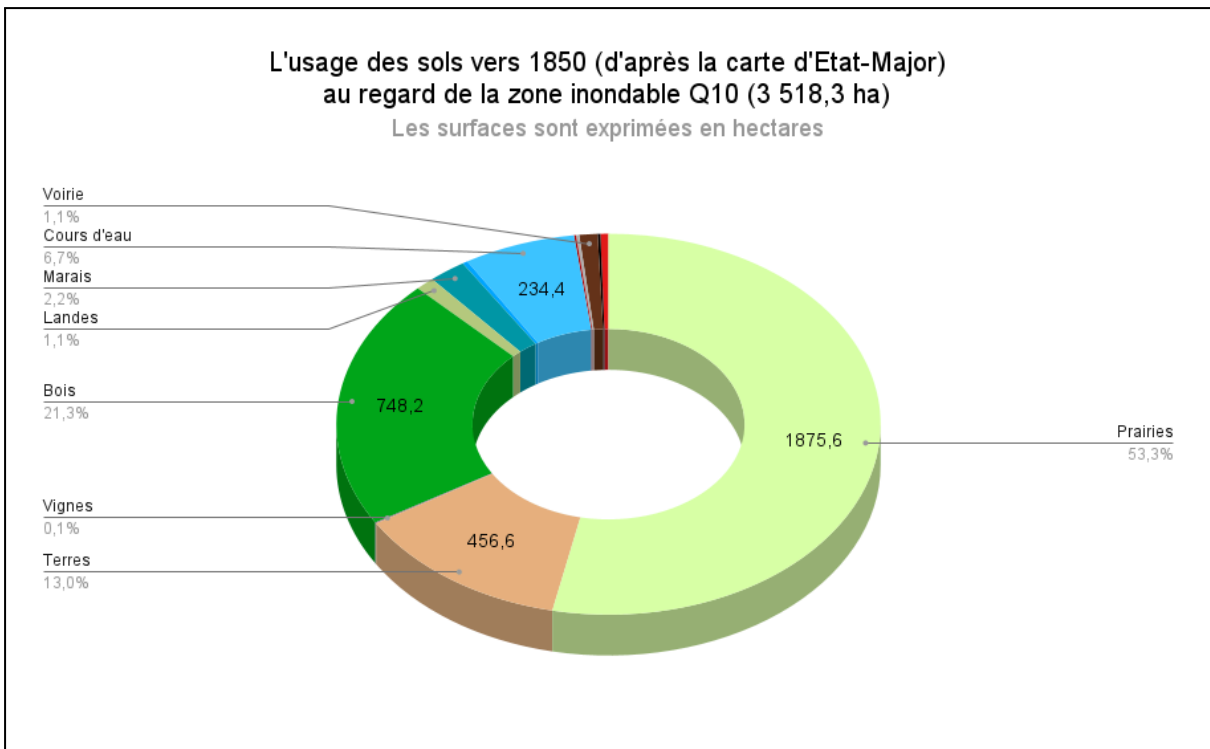


Figure 79 : La ventilation des usages des sols en Q10, d'après la carte d'Etat-Major de 1850.

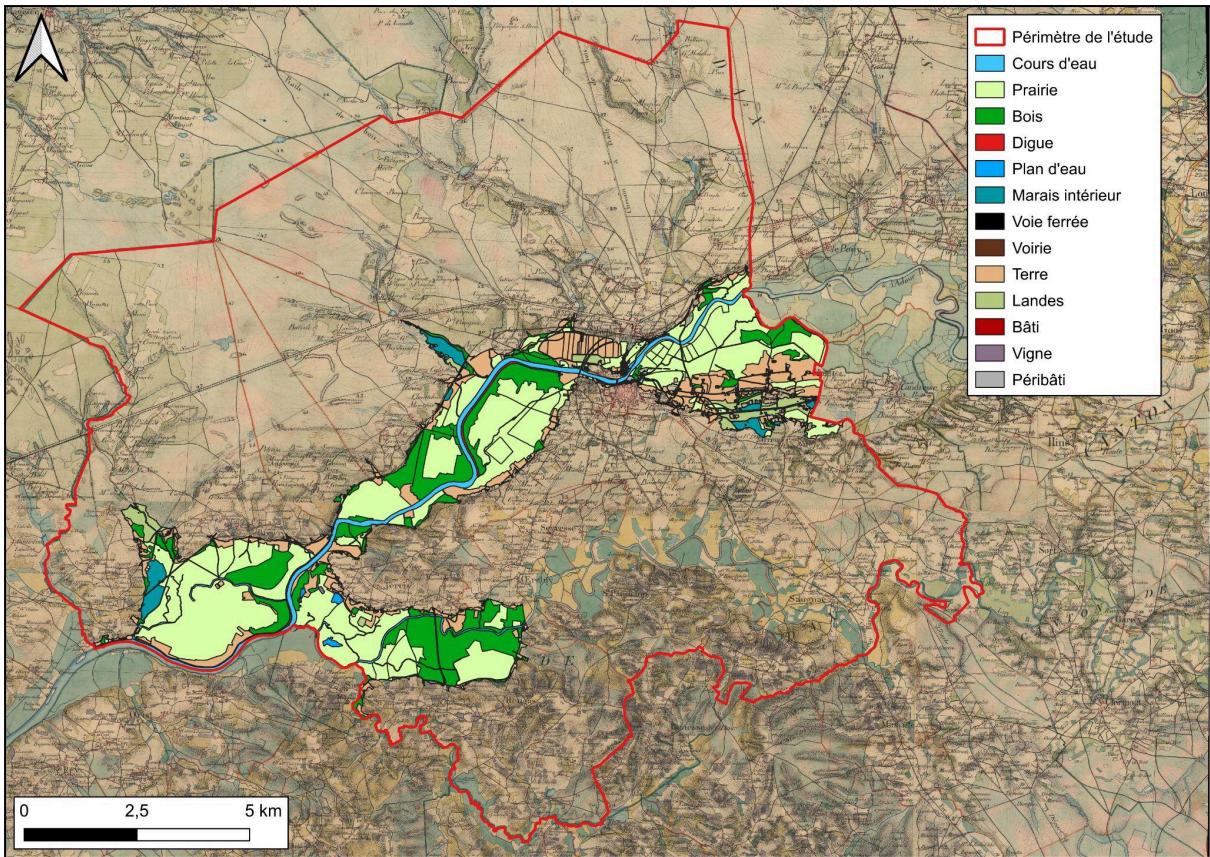


Figure 80 : Le périmètre inondé en Q100 au regard des usages des sols en 1850 (d'après la carte d'Etat-Major).

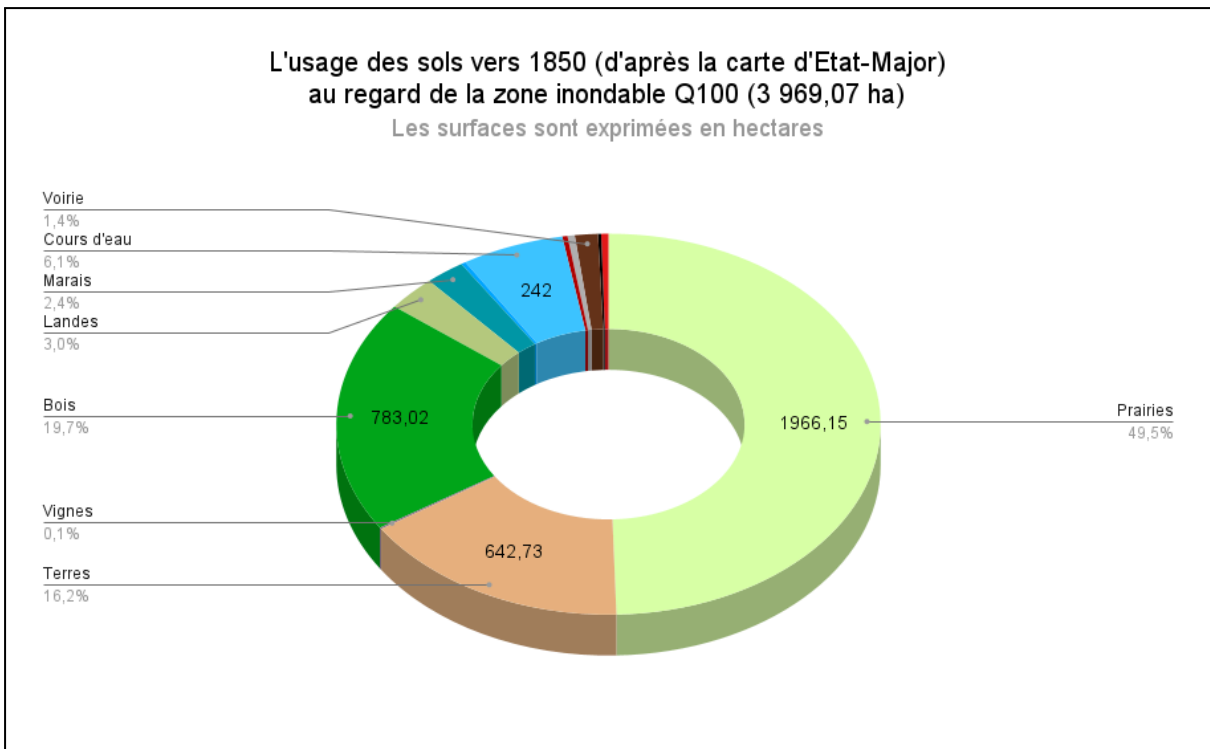


Figure 81 : La ventilation des usages des sols en Q100, d'après la carte d'Etat-Major de 1850.

IV-2- L'usage des sols en 2021 dans l'enveloppe de l'inondation Q2, Q5, Q10 et Q100

En 2021, dans le périmètre inondé en Q2 qui totalise 1439 ha, les surfaces sont majoritairement occupées par des prairies humides (45,7% soit 720 ha), des bois (37,5% soit 591 ha) et les eaux courantes et stagnantes (13%), la proportion des terres agricoles s'effondrant en revanche par rapport à la situation de 1850 puisqu'elles n'occupent plus que 2,3% avec 35 ha [Figures 82 et 83]. En Q5, qui totalise 3028 hectares, les rapports restent à peu près équivalents à ceux de Q2 malgré une superficie multipliée par 2, soit 46,9% pour les prairies humides (1700 ha), 40,4% pour les bois (1465 ha), 4,4 % pour les terres agricoles (160 ha), la modification la plus sensible étant celle de la surface des eaux courantes et stagnantes qui s'établit à 4,5% à 135 ha [Figures 84 et 85]. Les rapports ne changent pas en Q10 dont l'enveloppe est de 3510 hectares (+16% par rapport à Q5) avec 48% de prairies humides (1757 ha), 40,5% de bois (1483 ha), 3,6% environ d'eaux courantes et stagnantes (137 ha) et 4,6% de terres labourables soit 168 ha [Figures 86 et 87]. En Q100 enfin, les pourcentages évoluent à la marge en dépit d'une augmentation de la superficie de 13% par rapport à Q10 à 3969 ha, soit 44,3% pour les prairies humides (1758 ha), 38,3% pour les bois (1521 ha), 3,3% pour les eaux courantes et stagnantes (137 ha) et 4,9% pour les terres agricoles avec 193 ha [Figures 88 et 89]. Les superficies occupées par le bâti, les surfaces associées et les infrastructures (voirie, chemin de fer) restent faibles (elles s'établissent à 0,8% en Q2, 4,2% en Q5, 2,5% en Q10), hormis en Q100 où elles atteignent 8% (1,3% rien que pour le bâti), soit plus de trois fois celle de 1850 (2,28%). Ce résultat s'explique par l'extension de la tache urbaine autour de Dax dans la seconde moitié du XX^e siècle (quartiers du Sablar, Pampara et des Bords de l'Adour) comme le montrent les photographies aériennes des années 1950 à 2020 [Figures 90 à 92].

IV-3- Les tendances de l'évolution de l'usage des sols entre 1850 et aujourd'hui

La comparaison des surfaces affectées aux prairies, bois, eaux et terres en 1850 et 2021 permet d'observer les évolutions qui se sont opérées dans l'usage des sols en 175 ans [Figures 93 et 94]. Il apparaît que si la surface des prairies humides reste relativement stable entre 1850 et 2021 en Q2, Q5, Q10 et Q100, celle des bois, en revanche, a été multipliée par deux dans le même intervalle, aussi bien en Q2, Q5, Q10 et Q100, au détriment des prairies (à la marge), des eaux et surtout des terres agricoles dont la superficie a été divisée elle par deux voire par trois. Ainsi, l'élaboration et la mise en œuvre des Plans de prévention des risques inondations (PPRI), qui participe de la loi Barnier de 1995, a-t-elle eu pour conséquence l'abandon des terres agricoles au profit des boisements, qu'ils soient naturels ou de rapport (populiculture) et probablement l'ensauvagement progressif des prairies humides, jadis dévolues à l'élevage (bœufs et poneys barthais).

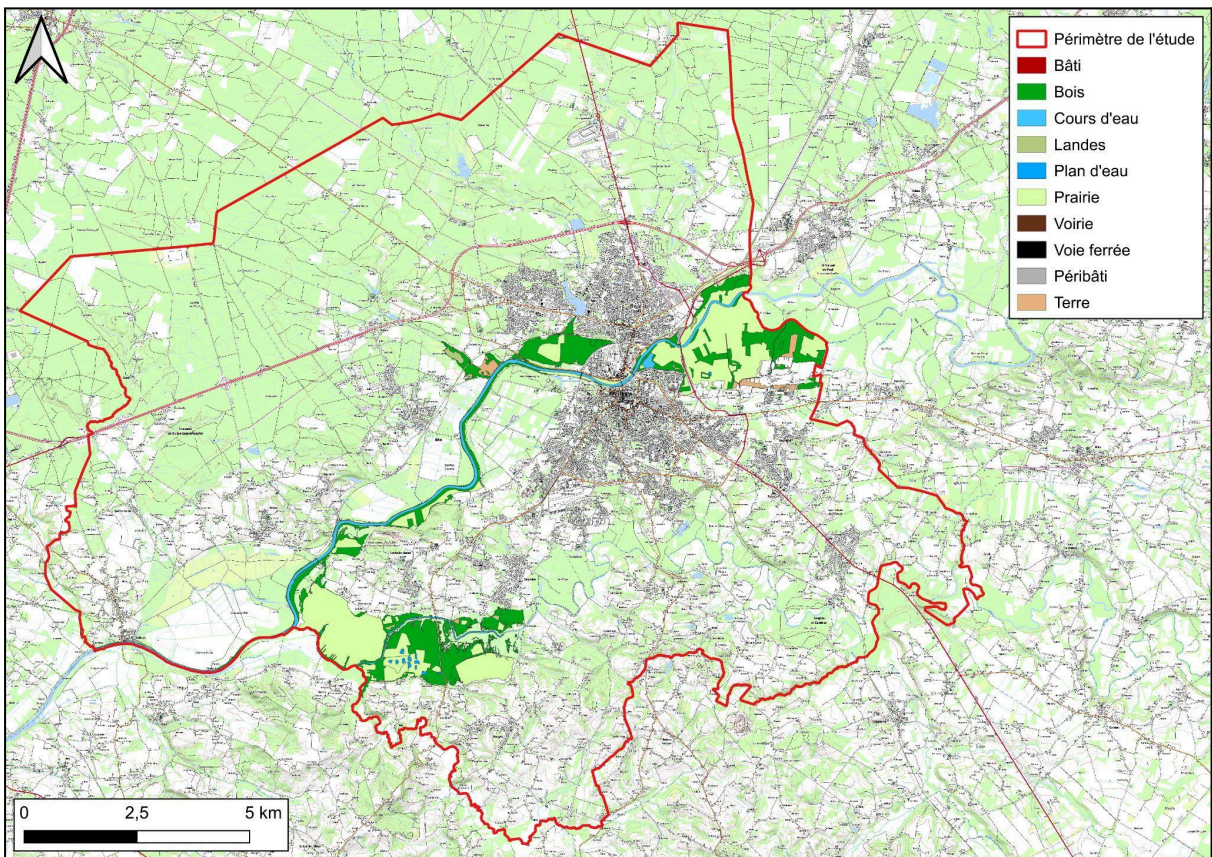


Figure 82 : Le périmètre inondé en Q2 au regard des usages des sols en 2021 (d'après le SCAN 25 de l'IGN).

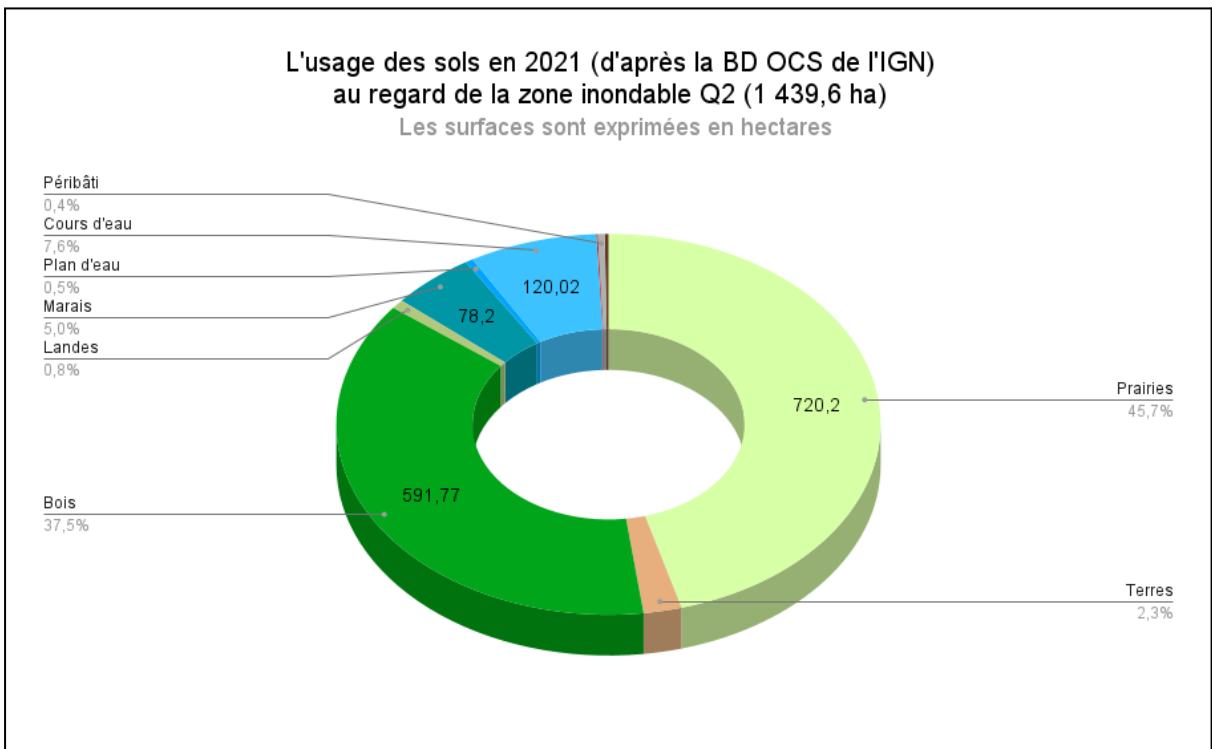


Figure 83 : La ventilation des usages des sols en Q2, d'après la BD OCS de l'IGN.

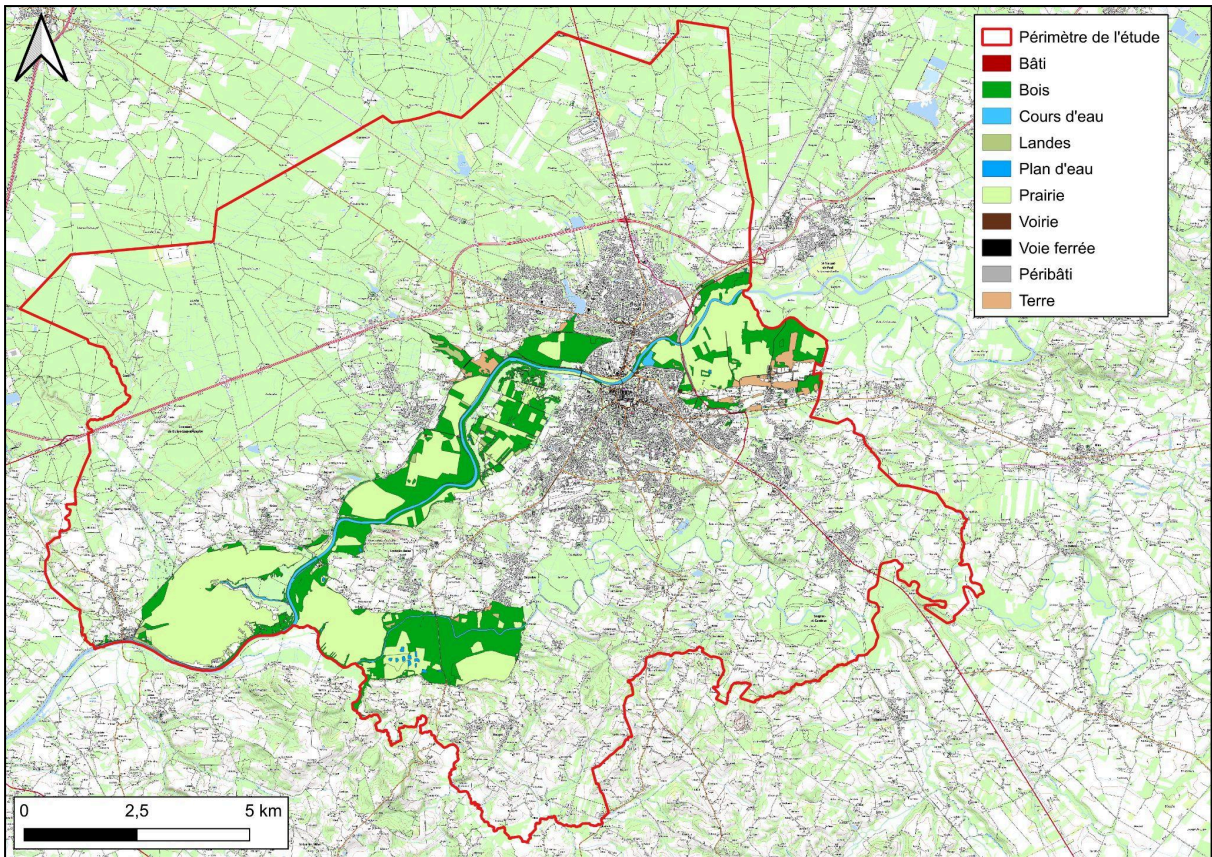


Figure 84 : Le périmètre inondé en Q5 au regard des usages des sols en 2021 (d'après le SCAN 25 de l'IGN).

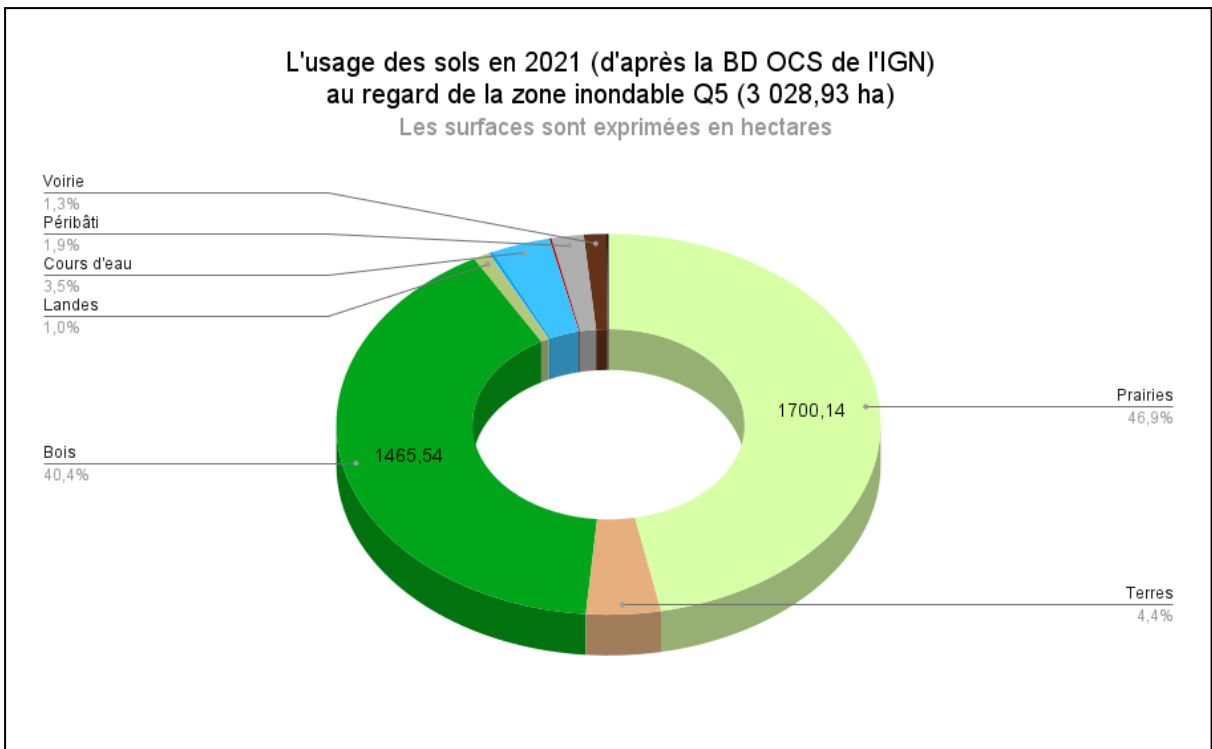


Figure 85 : La ventilation des usages des sols en Q5, d'après la BD OCS de l'IGN.

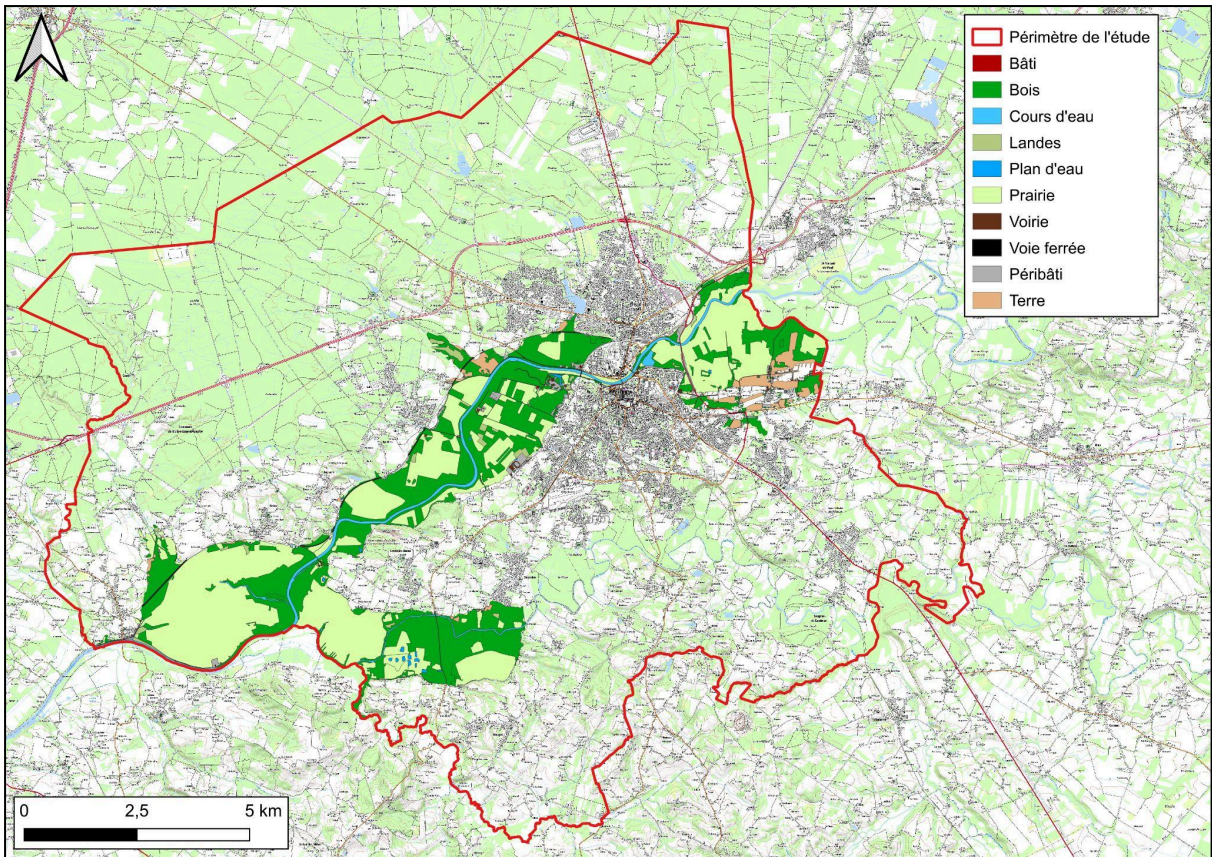


Figure 86 : Le périmètre inondé en Q10 au regard des usages des sols en 2021 (d'après le SCAN 25 de l'IGN).

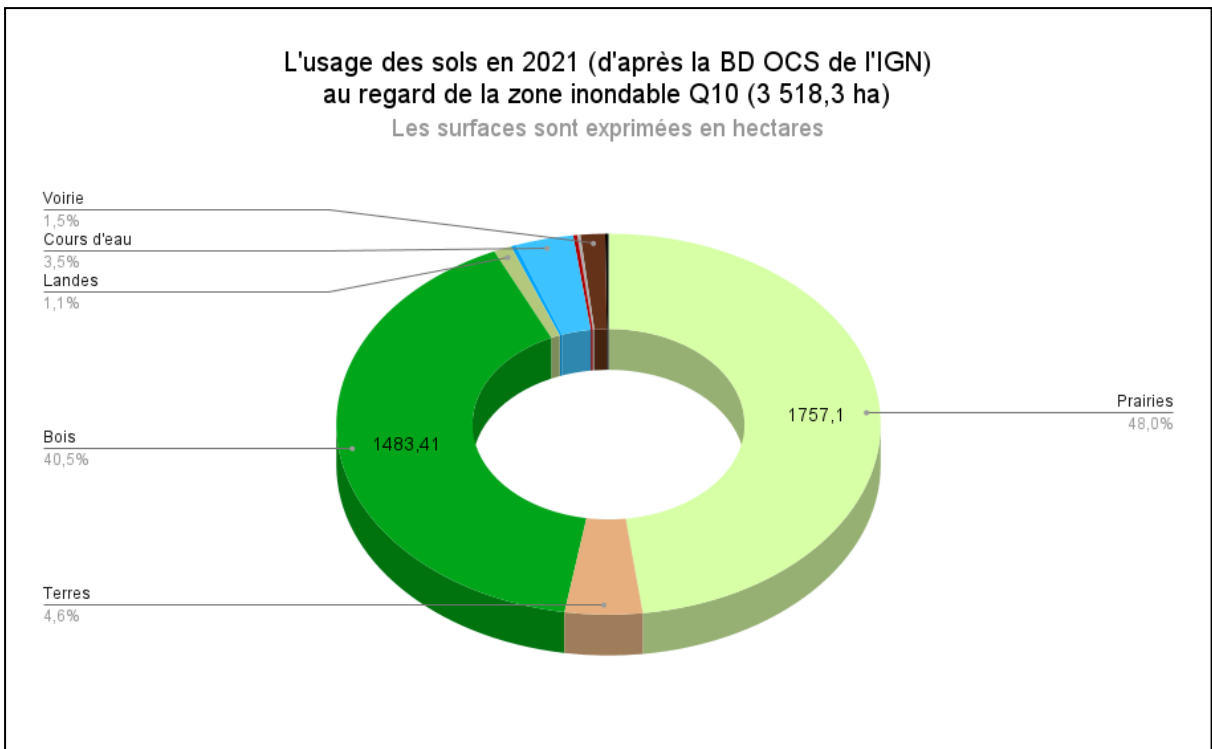


Figure 87 : La ventilation des usages des sols en Q5, d'après la BD OCS de l'IGN.

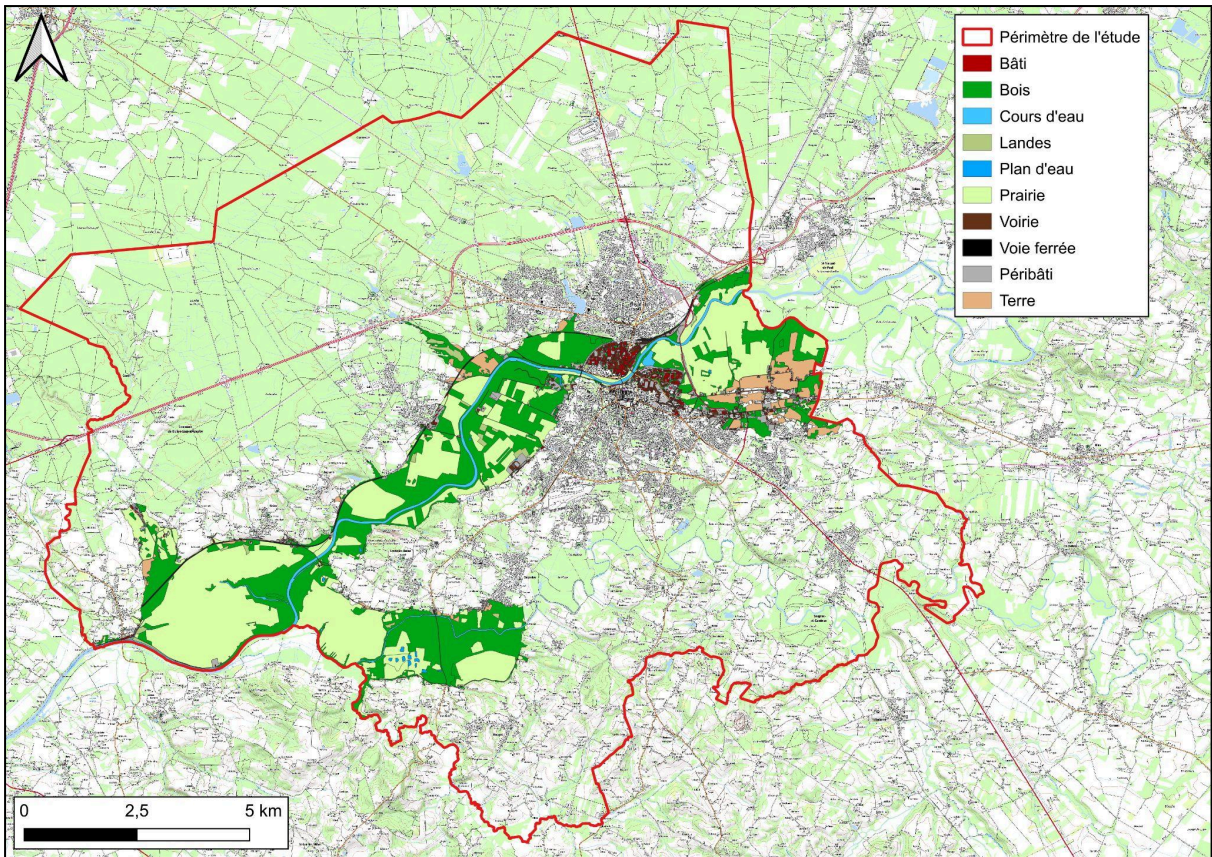


Figure 88 : Le périmètre inondé en Q100 au regard des usages des sols en 2021 (d'après le SCAN 25 de l'IGN).

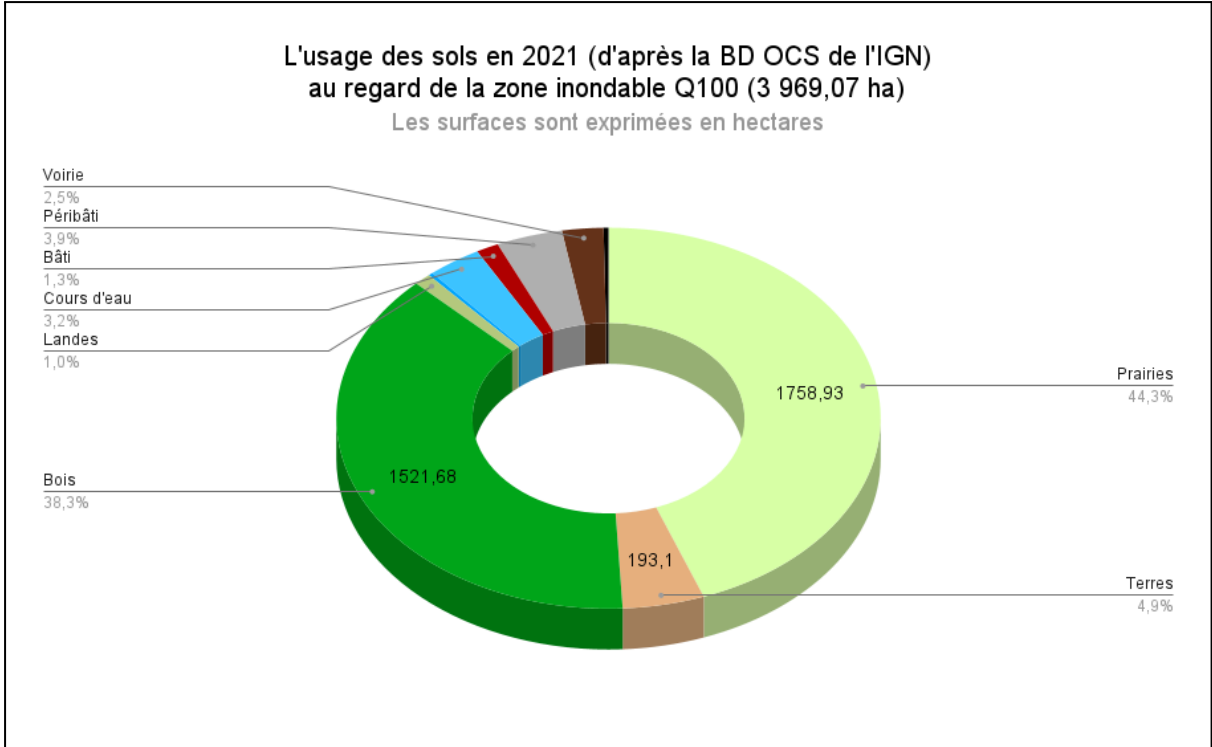


Figure 89 : La ventilation des usages des sols en Q100, d'après la BD OCS de l'IGN.

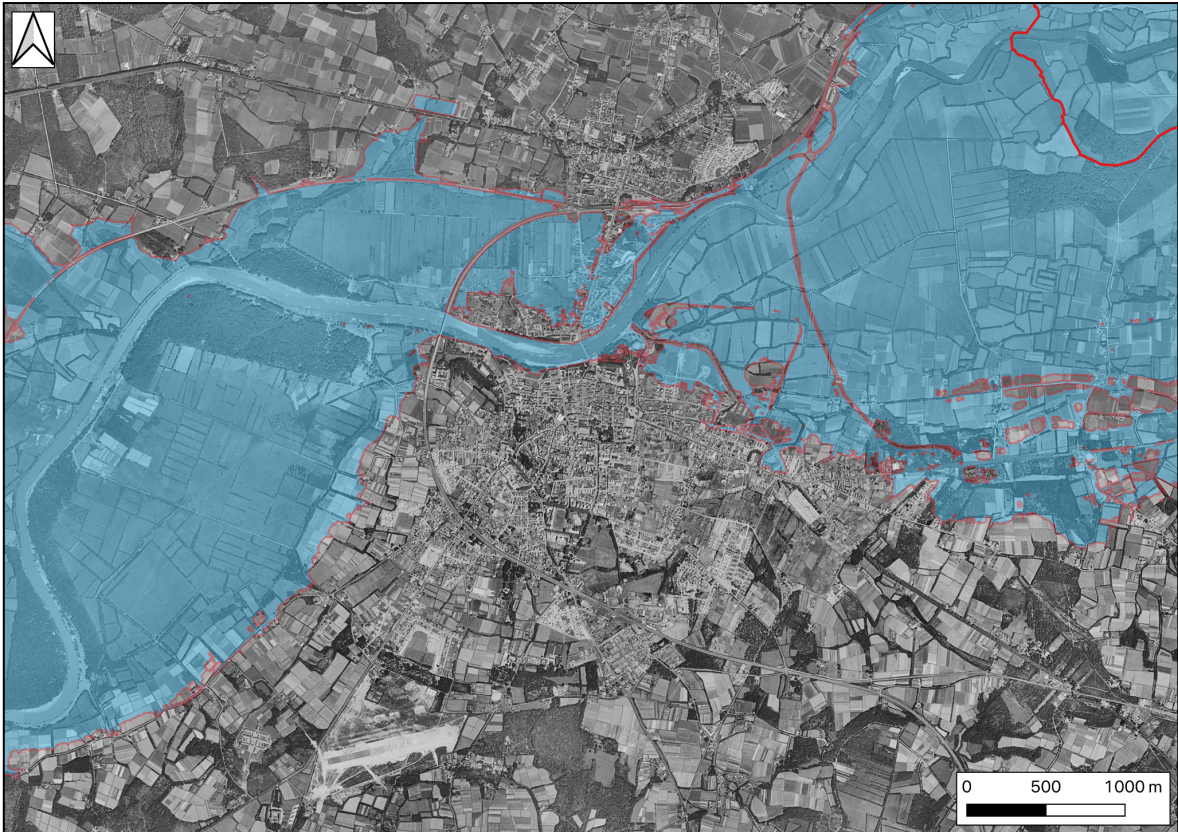


Figure 90 : L'extension de la tache urbaine autour de Dax au regard de l'enveloppe d'inondation à Q100, d'après les photographies aériennes des années 1950/65.

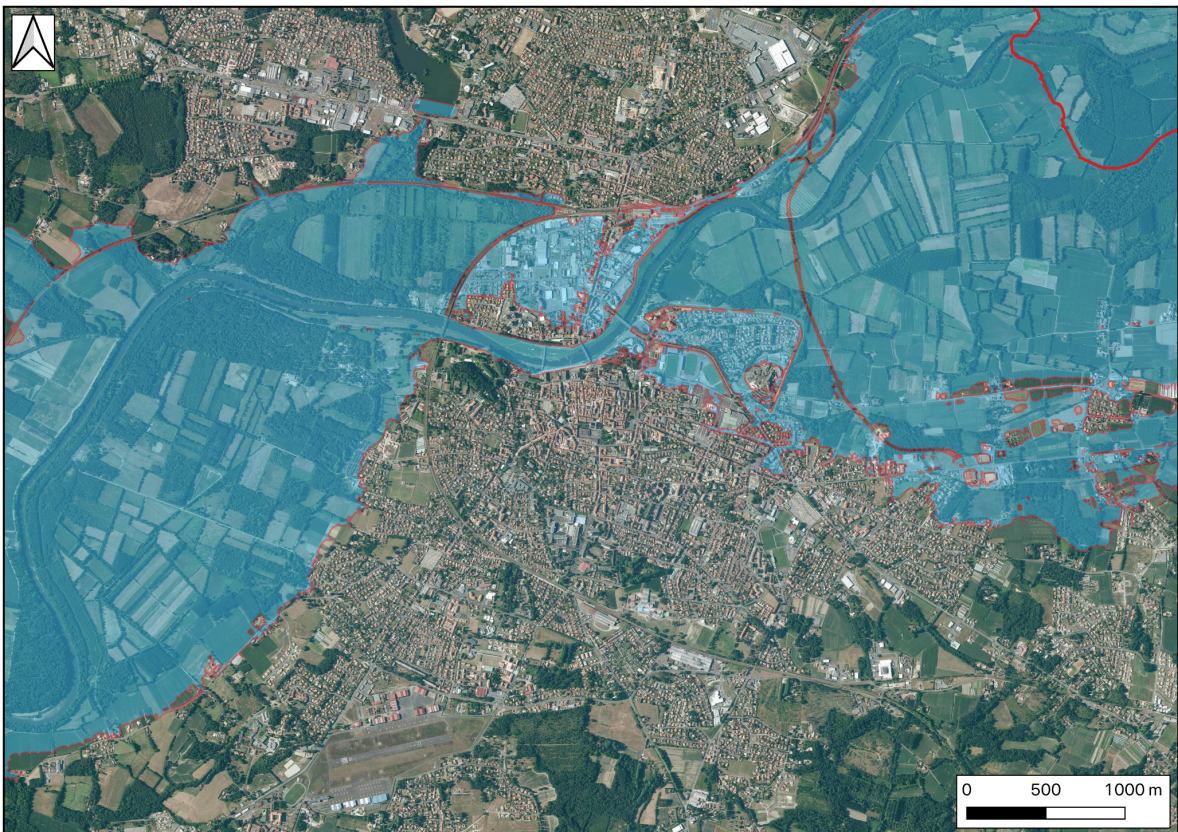


Figure 91 : L'extension de la tache urbaine autour de Dax au regard de l'enveloppe d'inondation à Q100, d'après les photographies aériennes des années 2010/15.

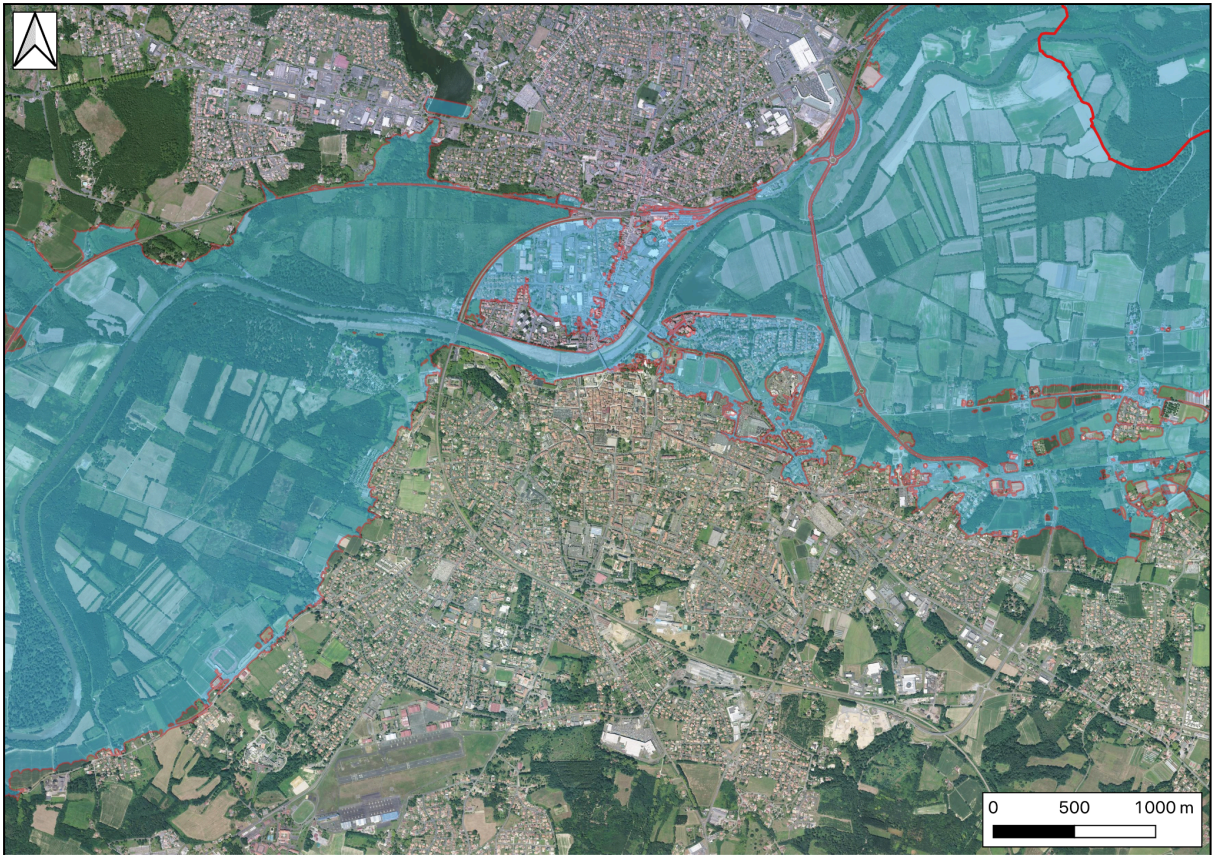


Figure 92 : L'extension de la tache urbaine autour de Dax au regard de l'enveloppe d'inondation à Q100, d'après les photographies aériennes des années 2016/20.

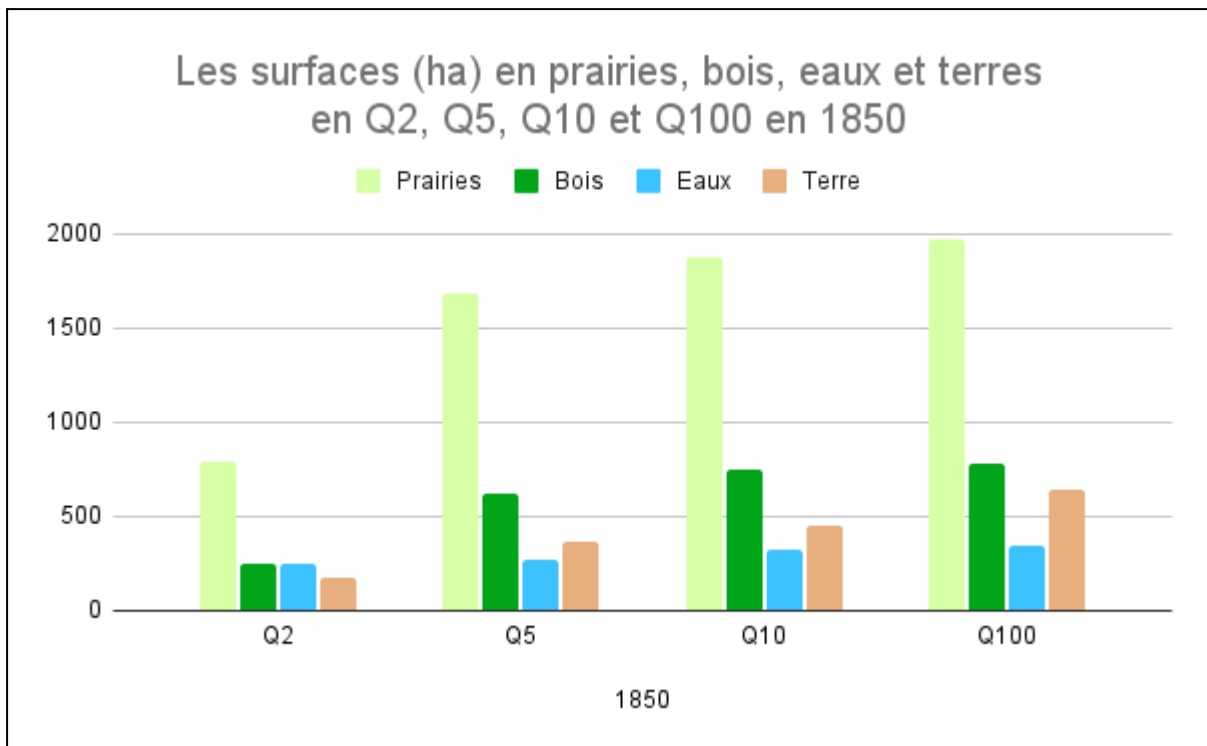


Figure 93 : Les surfaces en prairies, bois, eaux et terres en Q2, Q5, Q10 et Q100 en 1850.

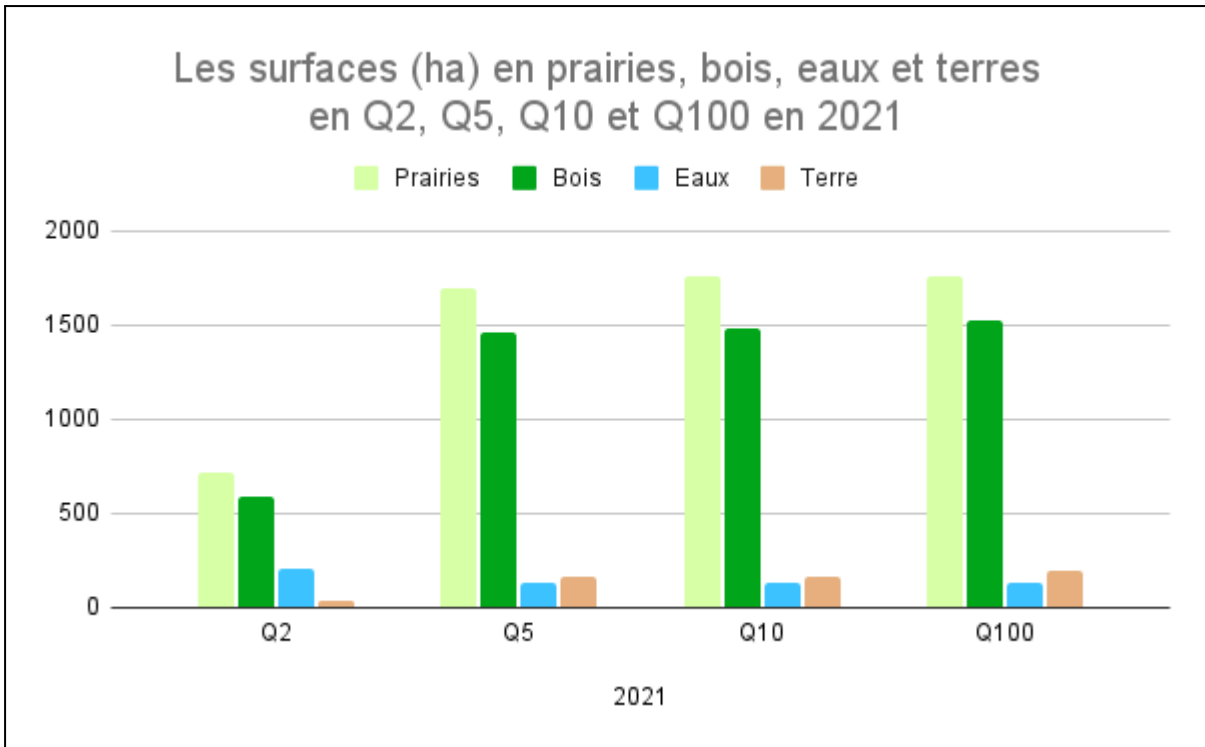


Figure 94 : Les surfaces en prairies, bois, eaux et terres en Q2, Q5, Q10 et Q100 en 2021.

CONCLUSION

La problématique actuelle de l'inondation du territoire dacquois est avant tout celle de la gestion d'un héritage, celui des aménagements réalisés au XIX^e siècle pour améliorer la navigation de l'Adour aux fins du transport des marchandises de l'arrière pays (Marsan et Tursan) jusqu'à Bayonne. Rétrospectivement, on ne peut manquer de constater que le choix du maintien, coûte que coûte, de la navigation fluviale procède d'une forme d'aveuglement et d'entêtement. Car au moment où débutent les premiers travaux d'endiguement dans le lit du fleuve (1845-1870) afin d'en réduire la largeur (elle va passer de 140 à 80 mètres environ) et assurer ainsi une hauteur d'eau de 1 mètre à l'étiage, le chemin de fer est déjà construit et la desserte de l'arrière pays par le train déjà effective (**Figure 95**). Ainsi que l'écrit l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet des Landes en mai 1870, cette section de l'Adour "a une importance très considérable malgré la concurrence du chemin de fer" (AD 40, 3 S 18). Il faut indiquer ici que le chemin de fer a été construit précisément contre la promesse d'améliorer la navigation sur l'Adour, ce que le conseil municipal de Dax, se désolant en 1892 que le transport par voie d'eau entre Tartas et Bayonne est particulièrement difficile pendant la saison d'été, ne manquera pas de rappeler au préfet des Landes : "les travaux d'amélioration de la navigation de l'Adour ont été promis par le gouvernement lors du vote de la loi relative à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local des Landes" (AD 40, 3 S 16).

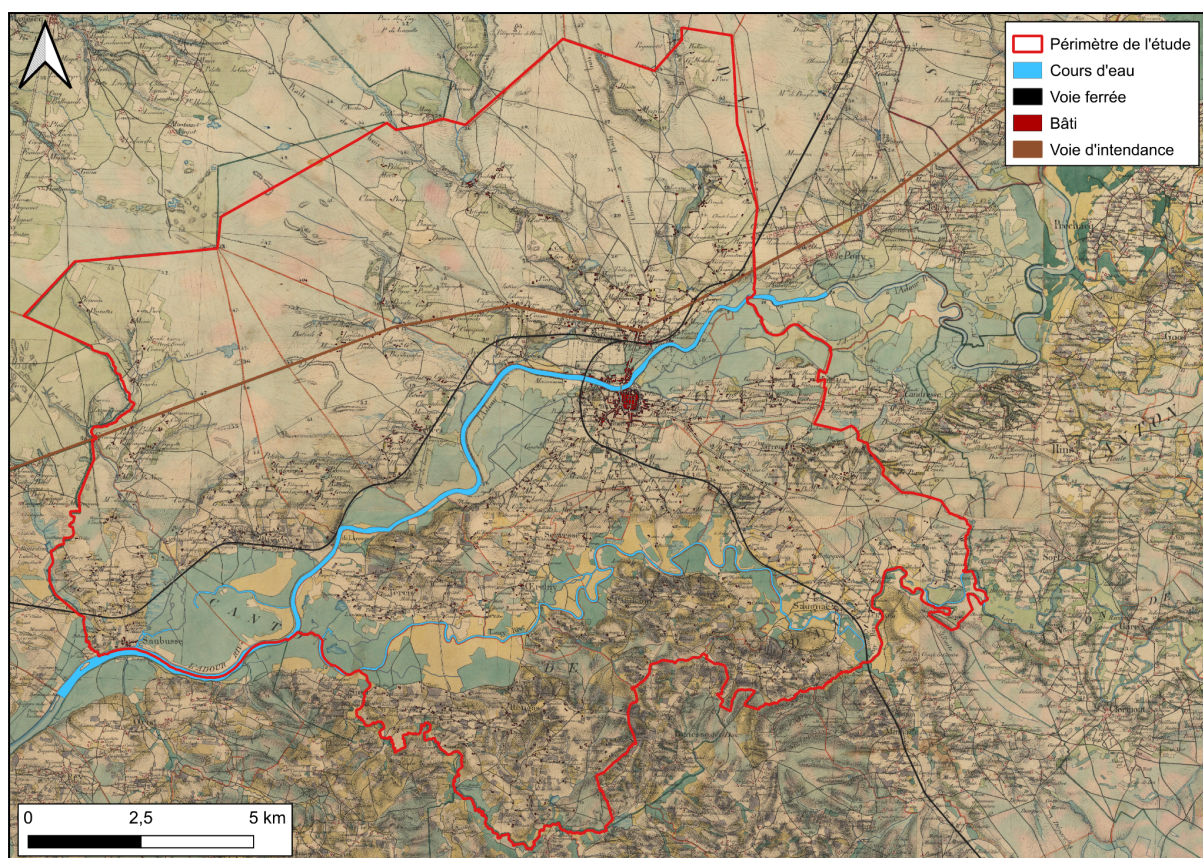


Figure 95 : Le territoire d'étude en 1850. On constate que la rive droite de l'Adour est déjà desservie par le train grâce à la voie ferrée reliant Mont-de-Marsan à Bayonne.

A ce rétrécissement du lit du fleuve pour améliorer la navigation sur l'Adour s'ajoutent les conséquences de la loi de 1857, portant sur l'assainissement et l'enrésinement des Landes, sur le régime de l'écoulement des eaux. En assurant un écoulement plus rapide vers les rivières des eaux qui stagnaient jusqu'alors sur la lande, cet assainissement a amené une augmentation des débits en hiver et au printemps (et symétriquement une diminution des débits d'été et donc un abaissement des niveaux d'étiage). Conjugué au rétrécissement du lit de l'Adour, ces apports d'eau venus des ruisseaux de la lande désormais drainée ont modifié sensiblement le régime des crues. Si entre 1838 et 1868, la ville a été plus ou moins inondée 54 fois, 25 fois à plus de 4,5 mètres et 6 fois à plus de 5,00 mètres, la hauteur des crues n'a cessé d'augmenter après 1868, dépassant 13 fois les 5,49 mètres de la crue du 13 mai 1856 qui a longtemps servi de référence : 6,24 mètres en 1879, 5,85 mètres en 1885 et 1887, 6,01 mètres en 1930, 5,68 mètres en 1936, 6,52 mètres en 1952, 5,51 mètres en 1965, 5,56 mètres en 1971, 6,24 mètres en 1972, 5,68 en 1976, 5,60 mètres en 1978, 6,24 mètres en 1979 et 6,03 mètres en 1981 (**Figure 96**). Autrement dit, si les crues de l'Adour ont toujours existé, elles ont été aggravées à partir des années 1860 par la conjugaison du rétrécissement du lit du fleuve provoqués par les travaux d'amélioration de la navigation sur l'Adour et de la modification du régime des eaux consécutive à la loi de 1857 sur l'assainissement des Landes de Gascogne.

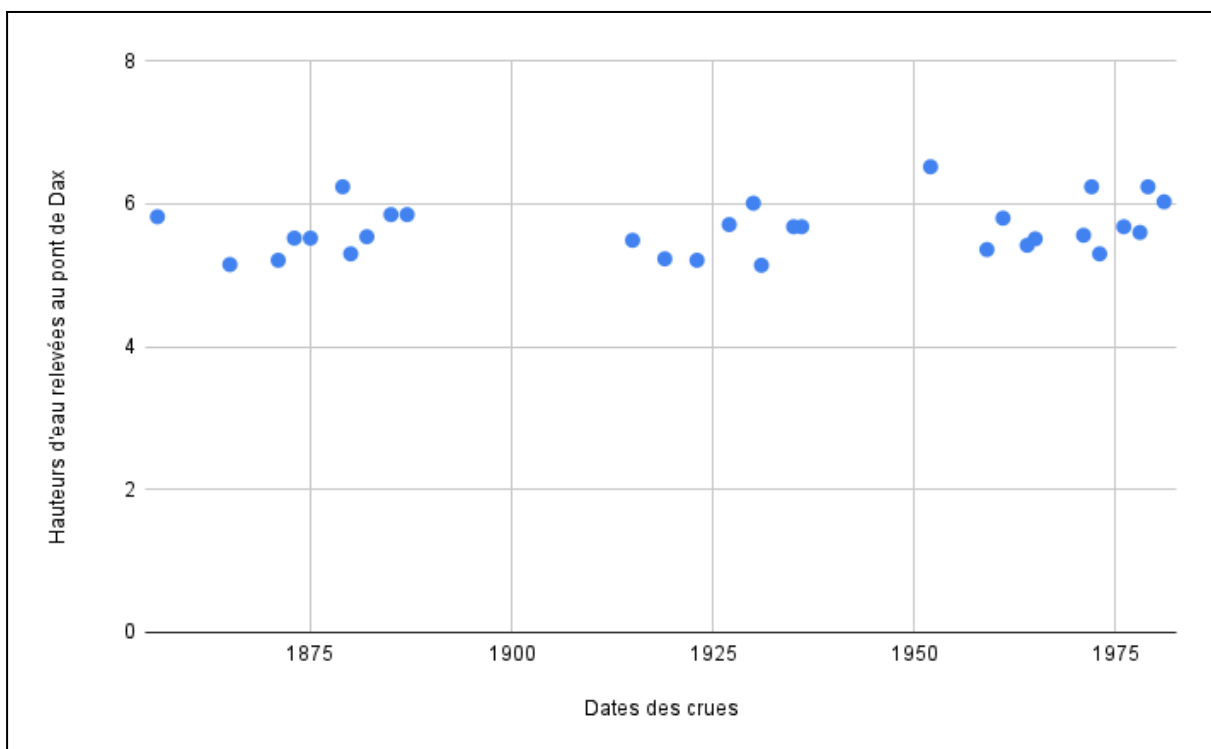


Figure 96 : Hauteur des crues historiques de l'Adour au pont de Dax entre 1856 et 1981.

Cette modification du régime des crues n'a pas été clairement perçue lors de la promulgation de loi du 28 mai 1858 portant sur la défense de la ville de Dax contre les inondations, de sorte que les travaux entrepris entre 1873 et 1887 pour mettre la

ville (et particulièrement le quartier du Sablar) à l’abri des inondations se sont révélés insuffisants par rapport à l’objectif que les services des Ponts et chaussées s’étaient donnés en les proposant. Les ouvrages qui avaient été conçus de manière à contenir la plus forte crue connue depuis le début du XIX^e siècle, à savoir celle de 1856, ont été rapidement submergés (en 1879, 1882 et 1887 pour ne rester que sur ce siècle). Dès lors, la protection de la ville et du quartier du Sablar ne pouvait plus être obtenue qu’en complétant le système de défense par un exhaussement et une consolidation des digues, stratégie qui a été poursuivie jusqu’à aujourd’hui [Figure 97].

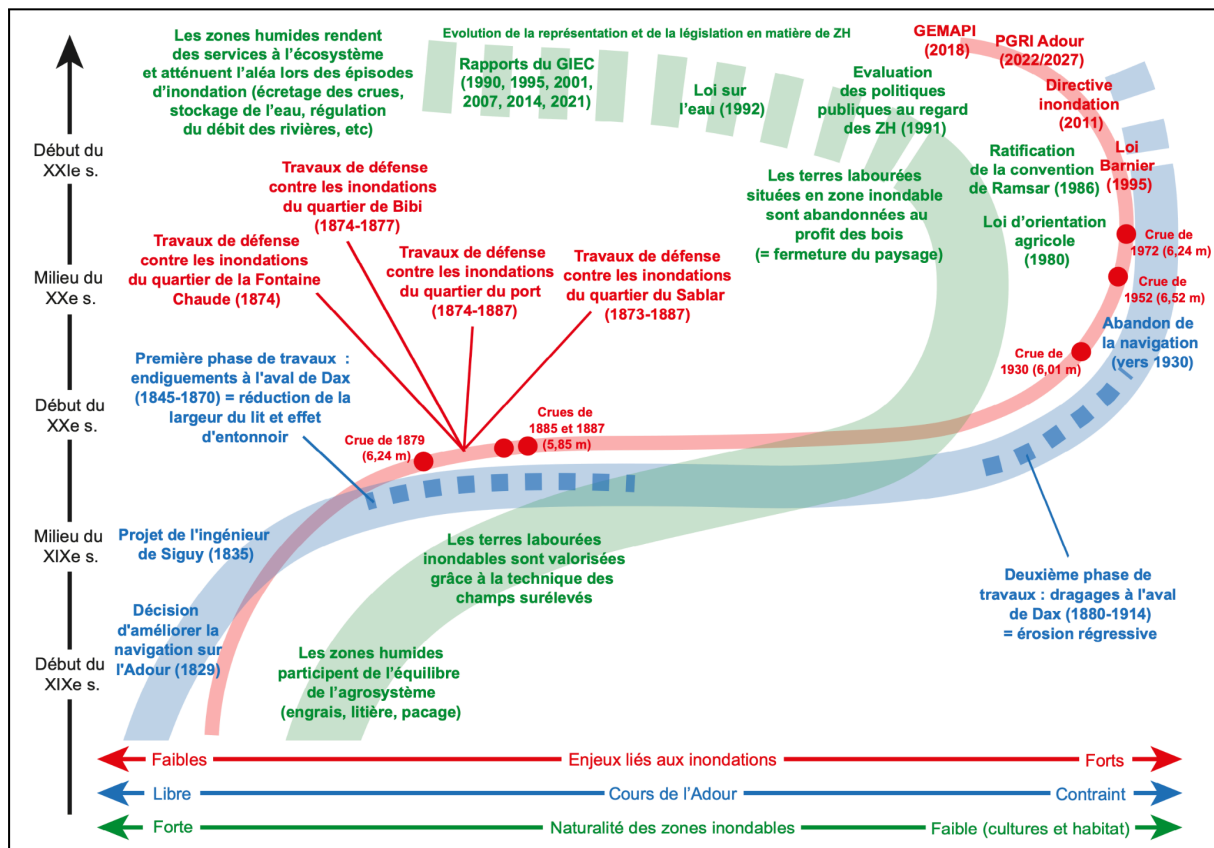


Figure 97 : Schéma de synthèse des dynamiques d’aménagement de l’Adour, d’évolution des usages et de l’occupation des zones inondables et de leurs effets induits sur les enjeux liés aux inondations, entre le début du XIX^e siècle et aujourd’hui.

INVENTAIRE DES ARCHIVES CONSULTÉES

Les textes étudiés sont conservés aux archives départementales des Landes à Mont-de-Marsan. Ils concernent la période de la fin du XVIII^e siècle au début du XX^e siècle. Les archives les plus récentes (deuxième moitié du XX^e siècle) conservées en mairie n'ont pas été vues.

SÉRIE C : ADMINISTRATIONS PROVINCIALES (AVANT 1790)

FONDS DE LA PRÉFECTURE (AVANT 1940)

- Adour (suivi général, travaux d'amélioration de la navigation) : 3 S 16 (1801-1819) ; **3 S 17** (1820-1849) ; **3 S 18** (1850-1912).
- Adour (chemin de halage) : 3 S 15 (généralité, 1809-1884).
- Dax et Saint-Paul-lès-Dax : 3 S 42 (suivi général, port de Dax, chemin de halage, demandes des riverains, contient des plans et des photographies de 1876, 1801-1876) ; **3 S 41** (suivi général et batelets particuliers, 1826-1936) ; **3 S 43** (suivi général, port de Dax, chemin de halage, demandes des riverains, extractions, prises d'eau, 1877-1909) ; **3 S 44** (suivi général, port de Dax, chemin de halage, demandes des riverains, extractions et prises d'eau, contient des plans, 1910-1940).
- Angoumé à Yzosse : 3 S 46 (Angoumé, Méès, Orist, Pey, Tercis-les-Bains, Yzosse : suivi général, délimitations, bac, chemin de halage, batelets particuliers, demandes des riverains, extractions et prises d'eau, contient des plans, 1815-1922) ; **3 S 47** (Saubusse et Rivière-Saas-et-Gourby : suivi général, délimitations, bac, chemin de halage, batelets particuliers, demandes des riverains, extractions et prises d'eau, contient des plans, 1810-1933).
- Luy ou Leuy (Heugas, Oeyreluy, Saint-Pandelon, Seyresse, Siest et Tercis-les-Bains) : 3 S 57 (suivi général, délimitations, chemin de halage, demande des riverains, extractions et prises d'eau, pêche, 1824-1932) ; **3 S 58** (passages d'eau (bacs) dont celui de Portets, 1817-1933).
- Service hydrométrique du bassin de l'Adour, des inondations et de l'annonce des crues : 3 S 87 (Circulaires, crues et inondations, relevés et avis des stations, rapports).

FONDS DES PONTS ET CHAUSSÉES DU DÉPARTEMENT DES LANDES (AVANT 1940)

- Adour : 3 S 226 (suivi général d'amélioration de la navigation entre le confluent de la Midouze et celui des Gaves : Saubusse et Rivière, contient 28 plans dont les plans de détail du projet de Silguy, 1835) ; **3 S 272/2** (suivi général d'amélioration de la navigation depuis le confluent de la Midouze à Hourquet jusqu'au Bec des Gaves : Saubusse et Rivière, contient 1 plan,

1836) ; **3 S 106** (suivi général d'amélioration de la navigation entre le confluent de la Midouze et la ville de Dax (projet de Silguy), contient des plans, 1830-1931) ; **3 S 227** (suivi général d'amélioration de la navigation entre le confluent de la Midouze et la ville de Dax, contient le plan d'un débarcadère, 1845) ; **3 S 104** (suivi général d'amélioration de la navigation entre le confluent de la Midouze et celui des Gaves : travaux, contient des plans, 1879-1930) ; **3 S 107** (suivi général d'amélioration de la navigation entre le confluent du Luy et la ville de Dax, contient des plans, 1870-1896) ; **3 S 108** (suivi général d'amélioration de la navigation entre le confluent du Luy et la ville de Dax, contient des plans et photographies de fourniture de matériel de dragage pour le port de Dax, dragueur de la société écossaise Lobnitz, wagonnets, grue, decauilles, 1891-1900) ; **3 S 109** (suivi général d'amélioration de la navigation entre le confluent du Luy et la ville de Dax, contient des plans, 1900-1901) ; **3 S 110** (suivi général d'amélioration de la navigation entre le confluent du Luy et la ville de Dax, contient des plans, 1912) ;

- Bas Adour : **3 S 112** (suivi général, travaux de dragages, chenal entre Saubusse et Dax, contient des plans, 1906-1919) ; **3 S 140** (Dax : travaux, quai de la rive droite, digue coupe-gorge, dragages, pont du chemin de fer, berge des baignots, contient des plans, 1815-1939) ; **3 S 138** (Dax : demandes des riverains, prises d'eau, extractions, établissements thermaux, concessions de terrains, locations et occupations temporaires, police de la navigation, contient des plans, 1825-1935) ; **3 S 136** (Dax : remise à la ville par l'autorité militaire du vieux château et de ses dépendances, contient des plans, 1847, 1891) ; **3 S 137** (Dax : chemin de halage, contient des plans, 1847-1891) ; **3 S 243** (Dax : port de Dax, place forte de Dax, contient un plan calque sur papier, 1852) ; **3 S 139** (Dax : port de Dax, création, réparation des dégâts de la crue de 1887, construction d'une cale, contient des plans, 1859-1910) ; **3 S 244** (Dax : port de Dax, construction du quai, contestation au sujet des arbres plantés, contient deux plans calques, 1859-1865) ; **3 S 141** (Dax : protection de la ville contre les inondations, historique, projet de défense et plan général, quartiers de la Fontaine Chaude et de Bibi, exhaussement de la plantation, contient des plans, 1858-1905) ; **3 S 142** (Dax : protection de la ville contre les inondations, Quartier du Sablar, contient plans et cartes postales, 1873-1903) ; **3 S 143** (Dax : protection de la ville contre les inondations, exhaussement des digues, projets et travaux, contient des plans, 1896-1912) ; **3 S 145** (Dax : protection de la ville contre les inondations, travaux dont au Sablar, contient des plans, 1912-1940) ; **3 S 154** (Saubusse : demande des riverains, embarcadères, chemin de halage, contient des plans, 1827-1891) ; **3 S 248** (Saubusse : plan des bords de l'Adour au village, contient un plan, s.d.) ; **3 S 135** (Angoumé, demandes des riverains, endiguement, chemin de halage, contient des plans et une carte, 1849-1936) ; **3 S 147** (Mées : demande des riverains, extraction de

matériaux, chemin de halage, défense des rives, contient des plans, 1826-1912) ; **3 S 151** (Saint-Paul-lès-Dax, défense des rives, demande des riverains, chemin de halage, prises d'eau, garage pour bateaux, contient des plans, 1827-1931) ; **3 S 247** (Saint-Paul-lès-Dax, chemin de halage et extrait du plan cadastral, contient deux plans, 1859-1860) ; **3 S 152** (Saint-Paul-lès-Dax, travaux de défense, demande des riverains, extraction de matériaux, établissement d'un quai, défense des berges, chemin de halage, contient des plans, 1831-1933) ; **3 S 155** (Tercis-les-Bains, demande des riverains, extraction de matériaux, chemin de halage, défense des rives, digues, contient des plans, 1854-1921).

- Adour (projet d'amélioration du lit de l'Adour, depuis la confluence de la Midouze, au Hourquet, jusqu'au Bec du Gave), Sous-série 9 S : fonds de Silguy (1800-1850) : **9 S 93** (Passe du Vimport à Rivière-Saas et Gourby, plans, 1837) ; **9 S 110** (de Pouy (Saint-Vincent-de-Paul) à Dax, plans, 1835) ; **9 S 100** (Dax et Saint-Vincent-de-Xaintes, plan, 1835/36) ; **9 S 101** (Tercis-Les-Bains, plans, 1835/36) ; **9 S 102** (Oust, Saubusse, Siest, plans, 1835/36).
- Luy : **3 S 170** (Dax, Narrosse, Oeyreluy, Saint-Pandelon, Sainte-Marie-de-Gosse, Saugnac-et-Cambran, Seyresse, Tercis, chemin de halage, projet d'amélioration, défense des rives, contient des plans, 1826-1923).
- Observations hydrométriques puis hydrométriques et météorologiques : **3 S 187** (1866-1875) ; **3 S 188** (1876-1879) ; **3 S 189** (1880-1883) ; **3 S 190** (1884-1888) ; **3 S 191** (1889-1892) ; **3 S 192** (1893-1896) ; **3 S 193** (1897-1900) ; **3 S 194** (1901-1904) ; **3 S 195** (1905-1909) ; **3 S 196** (1910-1923) ; **3 S 197** (1930-1937) ; **3 S 198** (1938-1939) ; **3 S 204** (Station de Dax, contient un registre).

SÉRIE W : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS DEPUIS 1940 (VERSEMENT DES PONTS ET CHAUSSÉES DU DÉPARTEMENT DES LANDES, PUIS DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DES LANDES)

- 330 W 45, 51, 52, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70 (Dax), 81 (barthes de l'Adour) ; 1254 W (aménagement hydraulique du bassin de l'Adour, 1978-1987) ;

ANNEXE 1 : ANALYSE DES TEXTES DÉPOUILLÉS RELATIFS À L'AMÉLIORATION DE LA NAVIGATION DE L'ADOUR

Le dépouillement des textes conservés aux archives départementales des Landes (AD 40) permet de poser les principaux jalons de l'histoire de l'aménagement du cours de l'Adour sur le périmètre de l'étude. Ces derniers sont présentés dans l'ordre chronologique, chacun avec sa cote de référence :

[1] 1781 (10 juin) : Etat des travaux les plus urgents à faire sur les rivières du département de Bayonne (comprenant la Midouze et l'Adour) présenté à Monsieur Dupré de Saint-Maur, intendant de la généralité de Bordeaux, par Denis d'Alband, inspecteur de la navigation des rivières navigables et flottables de ce département (AD 40, 1 C 132). S'agissant de l'Adour, le texte indique que les rives du chemin de halage ayant été déblayées en vertu de l'ordonnance du 1^{er} mars 1780, il est nécessaire de poursuivre l'entretien et de le refaire là où c'est nécessaire, suite à l'inondation du 27 février 1781 qui a emporté de nombreux terrains. D'autres travaux sont à mener qui ne sont pas énumérés, ceux-ci ayant été listés dans un rapport précédent (non conservé).

[2] 1782 (12 février) : Ordonnance de l'intendant de la généralité de Bordeaux portant exécution, sous la conduite du sieur Denis d'Alband, des travaux à faire sur les rivières du département de Bayonne (AD 40, 1 C 132).

[3] 1782 (26 mars) : Estimation du coût des travaux à réaliser sur le cours de la Midouze et de l'Adour pour améliorer la navigation. Le montant de ces travaux est estimé à 25.255 livres et 10 sous (AD 40, 1 C 132).

[4] 1782 (18 mai) : Etat des travaux réalisés sur la Midouze et l'Adour par le sieur Denis d'Alband, adressé à l'intendant de la généralité de Bordeaux à la suite de son ordonnance du 12 février 1782 (AD 40, 1 C 132).

[5] 1783 (17 avril) : Décompte des travaux réalisés sur la Midouze et l'Adour, établi sur la base du devis estimatif de 25.255 livres et 10 sous (AD 40, 1 C 132).

[6] 1783 (31 décembre) : Etat des travaux réalisés aux frais du roi pour rétablir la navigation des rivières du département de Bayonne (AD 40, 1 C 132).

[10] 1809 (1^{er} janvier) : Compte raisonné de la situation des rivières et canaux des travaux exécutés pendant l'an 1808 pour l'entretien et le perfectionnement de la navigation du département des Landes et avant-projet de ceux à exécuter pendant 1809 pour le même service (AD 40, 3 S 16). S'agissant de l'Adour, il est écrit : *“Ce fleuve est navigable dans le département sur une longueur de 114 kilomètres environ depuis Saint-Sever jusqu'à la mer. On observe cependant que cette navigation ne peut avoir lieu que pendant les eaux moyenne depuis Saint-Sever jusqu'à Mugron et qu'elle s'effectue par indivis entre les départements des Landes et des Basses-Pyrénées seulement sur les 28 derniers kilomètres, les limites des deux*

départements étant établis, dans cette partie, au milieu du fleuve. La pente est évaluée à 20 centimètres. La navigation est naturelle. Son objet est principalement de faciliter le transport des vins, eaux de vie, des bois de toutes espèces propre à la marine et aux constructions civiles et enfin aux denrées coloniales que l'on remonte de Bayonne pour être distribué dans l'intérieur du pays ou expédié pour Bordeaux. Les travaux que l'on exécute sur ce fleuve consistent en construction de barrage et ouvrages en terrasses, digues et épis aux nouveaux abords du bac d'Aire. Les travaux s'exécutent en vertu d'une adjudication passée le 19 septembre 1808 au sieur Etienne Rousselet".

[11] 1819 (16 octobre) : Lettre du sous-préfet de Saint-Sever au préfet des Landes accompagnant l'envoi d'un projet d'utilité publique visant à rendre le fleuve Adour navigable depuis le pont de Saint-Sever jusqu'à Bayonne (AD 40, 3 S 17).

[12] 1828 (25 septembre) : Projet de travaux à réaliser pour l'amélioration de la navigation sur l'Adour (entre le Hourquet et Bayonne) et les ports qui la bordent, par l'ingénieur ordinaire de Dax (AD 40, 3 S 71). L'adour est couverte de plus de 100 barques, non compris celles de ports de Mont-de-Marsan, Saint-Sever et Mugron qui chargent, déchargent et transportent divers articles de commerce et de construction (eaux de vie, draps, vins, eaux de vie, graines, bois de construction et de chauffage). Sur la partie comprise entre le Hourquet et Dax, d'une longueur de 35.700 mètres, l'Adour ayant une pente assez forte et des rives assez rapprochées, les eaux se frayent un canal assez profond pour la navigation. Dans certains cas comme à Pontonx où elle a 115 mètres de largeur, au-dessus et au-dessous du passage de Costoure (?) où elle a de 86 à 98 mètres ou au-dessous du passage de Hinx où cette longueur est portée à 121 mètres, la profondeur du lit se réduit à 35, 30 et même 25 centimètres, obligeant les barques à s'ouvrir un passage dans les sables. Le moyen pour y remédier est de réduire la largeur en établissant des éperons perpendiculaires aux rives submersibles. Il conviendrait aussi de faire quelques réparations au chemin de halage, telles que terrasses en remblais sur plusieurs crevasses et terrains bas, reconstructions de ponts et surtout essartage tant sur le chemin que sur les flancs bordant les berges, roches à extirper du lit de la rivière. L'évaluation approximative des ouvrages à faire s'élève à la somme de 260.000 francs.

[13] 1829 (30 avril) : Lettre des membres de la chambre de commerce de Bayonne aux ministres de l'Intérieur, de la Marine et des Colonies au sujet des améliorations à apporter à la navigation à l'embouchure de l'Adour et sur son cours amont depuis Mont-de-Marsan et Saint-Sever, ports depuis lesquelles s'écoulent les vins et eaux de vie de l'Armagnac, du Madiran et de la Chalosse (AD 40, 3 S 71). La chambre demande, notamment, qu'on "*débarrasse la rivière des sables qui obstruent son lit près de Dax et qu'on affecte intégralement les droits de navigation perçus sur l'Adour aux réparations de cette rivière*".

[14] 1829 (20 août) : Avant projet de l'ingénieur en chef des Landes des ouvrages à exécuter et des dépenses à faire pour améliorer la navigation dans le département des Landes, fait pour être joint au mémoire en date du même jour sur le même sujet (AD 40, 3 S 71). Les dépenses à faire pour améliorer la navigation dans le département des Landes, fournies en trois cahiers par Messieurs les ingénieurs ordinaires en résidence à Mont-de-Marsan, Saint-Sever et Dax pour un montant total de 745.340 francs, ayant été considérées comme excessives par le préfet, l'ingénieur en chef propose une nouvelle estimation fondée sur les travaux les plus urgents. Il propose un devis de 20.683 francs pour les travaux à réaliser sur l'Adour entre Saint-Sever et le Hourquet, 58.550 francs pour ceux à conduire sur l'Adour du Hourquet à Bayonne et 20.000 francs sur ceux à réaliser sur la Midouze, soit un total de 99.233 francs. Il propose d'y ajouter 11.500 francs pour les travaux d'essartage et 13.980 francs pour la réalisation de levés de plans et de nivellement, soit un montant total de 124.713 francs, soit approximativement 1/6^e du prix estimatif initial.

[15] 1829 (21 août) : Rapport spécial de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées des Landes sur la navigation de l'Adour, depuis Bayonne jusqu'à Saint-Sever, et de la Midouze, depuis le Hourquet jusqu'à Mont-de-Marsan, rédigé à la demande du préfet des Landes, suite au mémoire du 30 avril adressé par la chambre de commerce de Bayonne aux ministres de l'Intérieur, du Commerce et de la Marine (AD 40, 3 S 17). L'ingénieur rappelle qu'un tiers seulement des droits perçus sur la navigation sur l'Adour et la Midouze est affecté à l'amélioration du cours de ces deux rivières en amont de Bayonne, le reste étant consacré à l'amélioration de la passe de l'embouchure de l'Adour qui permet au port d'assurer sa place stratégique à proximité de l'Espagne, comme on l'a vu lors des guerres de la péninsule. L'ingénieur attire ainsi l'attention sur la Midouze qui, parce que son cours se rapproche le plus de la Garonne, est la plus à même d'écouler les denrées que demande le port de Bayonne. Il souligne qu'il serait injuste, alors que les barques de la Midouze contribuent pour beaucoup au produit de la navigation en amont de Bayonne (46.778 francs), d'abandonner cette rivière pour consacrer toutes les sommes perçues à l'amélioration de l'Adour près de Dax.

[16] 1829 (20 novembre) : Adjudication au sieur Begué aîné, entrepreneur de travaux publics demeurant à Lanne, des travaux relatifs 1- à la construction d'un pont de halage sur le ruisseau de Cotillon à Téthieu ; 2- de deux nouveaux perrons avec prolongements et réparation des anciens à Saubusse ; 3- de terrassements sur plusieurs points entre le Hourquet et Bayonne, lesquels ouvrages sont évalués à la somme de 3.533 francs. L'acte d'adjudication est accompagné d'un cautionnement de l'entrepreneur de 120 francs en garantie de la réalisation des travaux, somme correspondant à la métairie dite de Cabanac à Lanne (AD 40, 3 S 17).

[17] 1830 (22 janvier) : Adjudication au sieur Pierre Ducos, entrepreneur de travaux publics à Mont-de-Marsan, des travaux de construction de deux nouveaux éperons avec prolongement et réparation des anciens à exécuter à Saubusse et de terrasses

sur plusieurs points entre le Hourquet et Bayonne pour la somme de 3533 francs (AD 40, 3 S 17).

[18] 1831 (2 juillet) : Réponse de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet des Landes au sujet de la pétition que lui a adressée M. Burgade aîné, directeur de la compagnie bayonnaise des bateaux à vapeur de l'Adour et de ses affluents au sujet : 1- des arbres, arbustes qui bordent les rives de l'Adour et de la Midouze qui pourraient entraver la marche des bateaux à vapeur ; 2- de l'interdiction de stationnement des bateaux ou des trains de bois dans le chenal de navigation. Celui-ci propose de faire prendre un arrêté 1- invitant les propriétaires riverains de l'Adour et de la Midouze à effectuer le recépage de toutes les renaissances qui garnissent les rives de ces rivières ; 2- d'éviter de porter entrave à la navigation sur lesdites rivières sous peine d'être réprimées (AD 40, 3 S 17).

[19] 1831 (25 août) : Lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées de Silguy au préfet des Landes au sujet de la requête présentée à ce dernier par M. Burgade, aîné, directeur de la compagnie bayonnaise des bateaux à vapeur de l'Adour au sujet des difficultés de la navigation de l'Adour et la Midouze (AD 40, 3 S 17). Celui-ci réclame : 1- L'essartage ou la coupe des bois des rives de l'Adour et de la Midouze ; 2- l'extirpation des souches et arbres échoués en lit de rivière qui s'opposent à la libre circulation des bateaux ; 3- L'établissement d'épis submersibles entre Tartas et l'embouchure de la Midouze pour régulariser le régime de cette rivière sur quelques parties difficiles entre ces deux points ; 4- L'exécution d'un pont levis provisoire dans le vieux pont de Tartas pour y permettre le passage des bateaux à vapeur. L'ingénieur répond sur ces quatre points en disant que les travaux sont déjà prescrits ou en cours de prescription, hormis pour le pont levis de Tartas qui nécessite des études approfondies, compte tenu qu'il s'agit d'un pont provisoire édifié en 1814 pour six ans initialement.

[20] 1832 (27 août) : Le gérant et les commissaires de la compagnie des bateaux à vapeur sur l'Adour et ses affluents adressent au sous-préfet des Landes un état des lieux où les travaux utiles à l'amélioration de la navigation de l'Adour pourraient être conduits à peu de frais en partant de Dax vers Bayonne. Cet état embrasse 2 550 toises de travaux sur la nature (AD 40, 3 S 17).

[21] 1834 (31 mai) : Le conseiller d'Etat chargé de l'administration des ponts et chaussées autorise le préfet des Landes à engager la somme nécessaire à l'amélioration du mauvais pas d'Estirosse, sur l'Adour, en aval de Dax (AD 40, 3 S 17).

[22] 1835 : Projet d'amélioration de la navigation de l'Adour entre le Hourquet et la confluence des Gaves, élaboré par l'ingénieur de Silguy (projet souvent mentionné mais non retrouvé dans les archives).

[23] 1835 (30 juin) : Loi relative à l'amélioration de la navigation de l'Adour (mentionnée dans un texte du 7 août 1847, AD 40, 3 S 17).

[24] 1836 (25 février) : Plan d'ensemble (1^{ère} feuille) du projet d'amélioration du lit de l'Adour depuis la confluence de la Midouze, à Hourquet, jusqu'au bec du Gave, à joindre au rapport de l'ingénieur en chef de Silguy en date du 25 février 1836 (AD 40, 9 S 95).

[25] 1836 (25 février) : Plan d'ensemble (2^{ème} feuille) du projet d'amélioration du lit de l'Adour depuis la conférence de la Midouze, à Hourquet, jusqu'au bec du Gave, à joindre au rapport de l'ingénieur en chef de Silguy en date du 25 février 1836 (AD 40, 9 S 96).

[26] 1836 (25 février) : Plans d'ensemble (3^{ème} et 4^{ème} feuille) du projet d'amélioration du lit de l'Adour depuis la conférence de la Midouze, à Hourquet, jusqu'au bec du Gave, à joindre au rapport de l'ingénieur en chef de Silguy en date du 25 février 1836 (AD 40, 9 S 97).

[27] 1836 (6 mars) : Envoi au préfet des Landes du projet de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées de Silguy en vue de la réalisation de travaux d'amélioration de la navigation sur le Bas-Adour depuis l'embouchure de la Midouze jusqu'à l'embouchure des Gaves réunies sur une longueur de 69,5 kilomètres (AD 40, 3 S 17).

[28] 1836 (6 mai) : L'ingénieur en chef des Pont et chaussées du département des Landes de Silguy adresse au préfet des Landes le montant estimatif des travaux à exécuter depuis l'embouchure de la Midouze jusqu'aux Gaves réunis sur une longueur de 69,5 kilomètres, celui-ci s'élevant à 450 000 francs (AD 40, 3 S 17).

[29] 1836 (24 mai) : Avis d'approbation du directeur général des Ponts et chaussées du projet d'amélioration de la navigation de l'Adour adressé au préfet des Landes (AD 40, 3 S 17). Ce projet, rédigé par l'ingénieur ordinaire pour un montant évalué à 450.000 francs, "*a pour objet de créer à l'Adour un lit mineur, limité dans une section convenable au tirant d'eau qu'il est nécessaire d'obtenir pour la navigation, et de régulariser le lit majeur ou des grandes eaux au moyen des procédés employés avec succès sur la Midouze*". Le directeur général écarte, en revanche, les propositions formulées par l'ingénieur en chef en date du 25 février visant à construire des barrages et écluses pour un montant de 595.000 francs. Il demande au préfet d'inviter l'ingénieur en chef à se conformer exactement à ses recommandations et à procéder à l'adjudication des travaux.

[30] 1836 (30 mai) : Le directeur général des Ponts et chaussées et des mines invite le préfet des Landes à faire prendre par l'ingénieur en chef les mesures nécessaires pour procéder à la plantation de bornes repères destinées à reconnaître les limites de la rivière avant l'exécution des premiers travaux visant à l'amélioration de la navigation sur l'Adour depuis le Hourquet jusqu'à l'embouchure des Gaves réunis (AD 40, 3 S 17).

[31] 1836 (8 juillet) : Avis d'adjudication au rabais pour la réalisation de travaux à exécuter pour l'amélioration de la navigation de l'Adour depuis le Hourquet, à l'embouchure de la Midouze, jusqu'au Bec-du-Gave, à l'embouchure des Gaves réunies sur une longueur de 69 kilomètres (AD 40, 3 S 17). Le premier lot d'adjudication concerne la partie comprise entre le Hourquet et Dax pour un montant de 228.000 francs. Les travaux à exécuter se composent de clayonnages avec pieux et appareils de renforcement, clayonnages simples, enrochements en moellons bruts, terrassements, curages et plantations.

[32] 1836 (17 août) : Lettre de l'ingénieur en chef de Silguy au préfet des Landes l'informant de l'adjudication des travaux à réaliser en vue de l'amélioration de la navigation sur l'Adour entre Dax et le Bec des Gaves au sieur Jean Gabriel Dangoumau pour un montant de 222 000 francs (AD 40, 3 S 17).

[33] 1836 (1^{er} septembre) : Acte d'adjudication des travaux à réaliser entre Dax et le Bec des Gaves au sieur Dangoumau pour 222 000 francs. L'adjudicataire affecte au cautionnement de l'entière et parfaite exécution des travaux la somme de 8 000 francs correspondant au prix de sa maison située à Saint-Paul-lès-Dax (AD 40, 3 S 17).

[34] 1836 (1^{er} septembre) : Approbation de l'adjudication du 8 juillet par le Directeur général des Ponts et chaussées (AD 40, 3 S 17).

[35] 1836 (17 novembre) : Lettre de Jean Gabriel Dangoumau au préfet des Landes lui demandant une augmentation du prix pour les travaux qu'il exécute en adjudication entre Dax et le Bec des Gaves. Sans augmentation, il déclare devoir suspendre ses ouvrages et demander leur résiliation (AD 40, 3 S 17).

[36] 1838 (26 avril) : Lettre de l'ingénieur en chef du service ordinaire au préfet des Landes concernant les améliorations apportées sur le cours de la Midouze par les travaux des cantonniers répartis sur les 7 stations qui le jalonnent (AD 40, 3 S 17). Ceux-ci maintiennent la viabilité du chemin de halage, entretiennent les plantations effectuées sur les atterrissements artificiels ainsi que les clayonnages de la rivière. L'ingénieur propose au préfet d'appliquer le même procédé à l'Adour, entre le Hourquet et le Bec du Gave, en créant une brigade de 9 cantonniers.

[37] 1838 (2 juillet) : Lettre du conseiller d'Etat, directeur des ponts et chaussées et des mines, au préfet des Landes lui demandant de faire procéder à l'instruction de la réclamation des sieurs Dangoumau et Saint Grière tendant à obtenir la résiliation de leur marché (AD 40, 3 S 17).

[38] 1839 (31 janvier) : L'ingénieur en chef informe le préfet des Landes de la résiliation des entreprises Dangoumau et Saint Grière ayant pour objet les travaux de l'Adour (AD 40, 3 S 17).

[39] 1845 (7 août) : Lettre du sous-secrétaire d'Etat des travaux publics au préfet des Landes l'informant qu'un crédit a été inscrit dans la loi sur la navigation

intérieure en cours d'examen à l'assemblée nationale en vue de l'achèvement des travaux d'amélioration de l'Adour entre Bayonne et l'embouchure de la Midouze. Le gouvernement a proposé qu'un crédit soit porté à 1.200.000 francs. Les discussions ayant été ajournées et ne devant être reprises que lors de la prochaine session du parlement, le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics demande au préfet qu'un avant-projet des travaux à exécuter soit préparé par l'ingénieur en chef des Ponts-et-chaussées. Il demande à ce qu'il s'occupe plus particulièrement de la portion comprise entre l'embouchure des Gaves et de la Midouze sur laquelle les travaux sont moins avancés. L'avant-projet devra être établi sur la base du système adopté pour les travaux déjà exécutés qui ont servi de base à la loi du 30 juin 1835 (AD 40, 3 S 17).

[40] 1845 (13 août) : Suite à la demande du sous-secrétaire d'Etat des travaux publics de réaliser un avant projet des travaux nécessaires pour compléter l'amélioration de la navigation de l'Adour dans la partie comprise entre Dax et le Bec des Gaves, l'ingénieur en chef des Landes Mangeot demande au préfet des Landes de bien vouloir lui transmettre pour copie le rapport de l'ingénieur de Silguy de 1841, celui-ci ayant disparu des archives de son service (AD 40, 3 S 17).

[41] 1846 (31 mai) : Loi relative à l'amélioration de la ligne navigable du Bas Adour financée à hauteur de 1 200 000 francs (mentionnée dans une texte du 7 novembre 1872, AD 40, 3 S 18).

[42] 1846 (20 juillet) : Lettre du sous-secrétaire d'Etat des travaux publics au préfet des Landes relative à l'avant-projet des travaux restant à exécuter pour compléter l'amélioration de l'Adour entre le confluent de la Midouze et le Bec des Gaves pour un montant de 1.200.000 francs. Cet avant-projet apportant divers changements relatifs à l'augmentation des enrochements par rapport aux dispositions adoptées précédemment, le sous-secrétaire d'Etat demande au préfet que ceux-ci "restreignent dans les plus étroites limites les parties de leur projet qui concernent l'exécution d'enrochements supplémentaires et l'amélioration des chemins de halage et des ports" afin de rester dans le budget imparti (AD 40, 3 S 17).

[43] 1846 (19 septembre) : Lettre de l'ingénieur ordinaire au préfet des Landes lui indiquant l'étendue de chacun des quatre premiers lots délimités par les bornes (AD 40, 3 S 17). Le lot 1 s'étend depuis le confluent de la Midouze au Hourquet jusqu'à la borne placée à l'aval de Pontonx ; le lot 2 s'étend de Pontonx jusqu'à Dax ; le lot 3 s'étend de Dax jusqu'à Saubusse ; le 4^e lot comprend la partie du fleuve comprise entre Saubusse et le confluent de la rivière des Gaves réunis.

[44] 1847 (9 janvier) : Tableau indicatif des ouvrages à faire pendant la campagne de 1847 entre Dax et le Bec du Gave en vue de l'amélioration de la navigation de l'Adour (AD 40, 3 S 17).

[45] 1847 (25 juin) : Lettre du sous-secrétaire d'Etat des travaux publics au préfet des Landes l'informant de l'approbation du ministre visant à procéder à des travaux

complémentaires entre Dax et le Bec des Gaves afin d'améliorer la navigation sur l'Adour. Il lui demande de procéder sans délai à l'adjudication des travaux (AD 40, 3 S 17).

[46] 1849 (1^{er} septembre) : Lettre d'engagement de Dominique Vivant, entrepreneur de travaux publics demeurant à Saint-Martin-de-Seignanx, à fournir caution pour la réalisation des travaux d'entretien et de réparation du chemin de halage de l'Adour à réaliser dans la partie comprise entre le Hourquet et le Bec des Gaves (AD 40, 3 S 17).

[47] 1849 (11 septembre) : Le préfet des Landes ordonne l'exécution des travaux d'entretien et de réparation du chemin de halage de l'Adour dans la partie comprise entre le Hourquet et le Bec des Gaves pour la somme de 1704,37 francs, confiée à Dominique Vivant, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Saint-Martin-de-Seignanx, à charge pour lui de se conformer aux causes et conditions du devis (AD 40, 3 S 17).

[48] 1849 (2 octobre) : Envoi au préfet des Landes du récipissé de 56,31 francs versé par le sieur Dominique Vivant pour cautionnement des travaux d'entretien et de réparation du chemin de halage de l'Adour à réaliser dans la partie comprise entre le Hourquet et le Bec des Gaves (AD 40, 3 S 17).

[49] 1856 (4 juin) : Courrier du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au préfet des Landes l'autorisant à confier l'achèvement des travaux de perfectionnement de l'Adour entre Dax et le Bec des Gaves au sieur Castaing en substitution des sieurs Dangoumau et Loustalot. Ce dernier étant décédé, le sieur Dangoumau a demandé à ne pas continuer l'entreprise en son seul nom (AD 40, 3 S 17).

[50] 1856 (25 juin) : Acte d'adjudication des travaux à réaliser entre Dax et le Bec des Gaves au sieur Dominique Castaing, entrepreneur de travaux publics, en substitution de Jean Gabriel Dangoumau, démissionnaire, aux mêmes prix et conditions. L'adjudicataire affecte au cautionnement de l'entière et parfaite exécution des travaux la somme de 617,36 francs formant le huitième du montant des travaux restant à exécuter (AD 40, 3 S 17).

[51] 1870 (27 mai) : L'ingénieur en chef des ponts et chaussées adresse au préfet des Landes un projet ayant pour objet l'achèvement des digues du lit mineur en aval de Dax et divers travaux accessoires relatifs au perfectionnement de la navigabilité de cette section de l'Adour "qui a une importance exceptionnelle et très considérable malgré la concurrence du chemin de fer". Ce projet comprend les 3^e et 4^e sections dont la longueur totale est de 34 300 mètres comprise entre les points kilométriques 25,800 km et 60,000 km. Sur cette section, le tonnage annuel est en moyenne de 62 000 tonnes. Les travaux d'endiguement ont donné d'excellents résultats partout où ils ont été achevés et il importe de mettre la dernière main aux digues ébauchées. En effet, l'insuffisance des fonds d'entretien n'a pas permis de maintenir les digues à

la hauteur convenable, d'où il suit que des atterrissements se produisent avec lenteur et que l'approfondissement du cheval s'arrête. Il convient en outre de draguer quelques parties de hauts fonds mis à nu par l'approfondissement du chenal. L'estimation de ce projet s'élève à 140 000 francs (AD 40, 3 S 18).

[52] 1881 (22 août) : Décret du président de la République portant exécution des travaux d'amélioration de la navigation du Bas-Adour depuis le Hourquet jusqu'au confluent des Gaves réunis au Bec des Gaves. Ces travaux étant déclarés d'utilité publique, l'administration est autorisée à acquérir les terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux. La dépense, évaluée à 1.800.000 francs, est imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour travaux d'amélioration des rivières (AD 40, 3 S 18).

[53] 1881 (5 septembre) : L'ingénieur en chef chargé de la Direction des routes et de la navigation, agissant par délégation du ministre des travaux publics, adresse au préfet des Landes copie d'un décret du 22 août déclarant d'utilité publique les travaux d'amélioration de la navigation du Bas-Adour depuis le Hourquet jusqu'au Bec des Gaves pour un montant de 1.800.000 francs (AD 40, 3 S 18).

[54] 1892 (29 novembre) : Rapport de l'ingénieur ordinaire au sujet d'une demande du conseil municipal de Dax du 19 mai au Ministre des travaux publics portant sur l'exécution à bref délai des travaux d'amélioration de la navigation de l'Adour, le transport par voie d'eau entre Tartas et Bayonne étant particulièrement difficiles pendant la saison d'été. Ces travaux ont été promis par le gouvernement lors du vote de la loi relative à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local des Landes (AD 40, 3 S 16).

[55] 1892 (9 décembre) : Arrêté ministériel autorisant les ingénieurs des Ponts et chaussées à dresser l'avant projet des travaux qu'il serait urgent d'exécuter pour améliorer les conditions de navigabilité de l'Adour dans la partie comprise entre le confluent du Luy et la ville de Dax, c'est-à-dire entre les bornes kilométriques 46 et 61 (cité dans un acte du 8 décembre 1894, AD 40, 3 S 107).

[56] 1893 : Avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax : plan général (3 S 107).

[57] 1893 : Avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax : plan des passes du Baron et du Grillat (3 S 107).

[58] 1893 : Avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax : profil en long du chenal, rive droite (3 S 107).

[59] 1893 : Avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax : profil en long du chenal, rive gauche (3 S 107).

[60] 1893 : Avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax : type des digues adopté sur l'Adour (3 S 107).

[61] 1893 : Avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax : estimation sommaire de la dépense. Celle-ci se répartit entre le rechargement des digues et épis pour un montant de 82 500 francs et l'amélioration du port de Dax pour un montant de 10 325 francs, soit 92 825 francs auxquels s'ajoutent 12 175 francs de frais généraux et de dépenses imprévues, soit un total de 105 000 francs (3 S 107).

[62] 1894 (8 décembre) : Rapport de l'ingénieur ordinaire au sujet du projet d'exhaussement du terrain de la Plantation, dressé par la ville de Dax, pour lequel elle demande à l'Etat une subvention de 100 000 francs. L'ingénieur considère que la subvention doit être donnée à la ville en nature, c'est-à-dire sous forme de produits dragués. Partant, le concours de l'Etat pourrait être accordé dans les conditions suivantes : 1- Le sable provenant des dragages des passes du Baron, du port et de la fosse de garde serait déposé à sec sur la berge qui longe la Plantation ; 2- Le cube fourni par l'Etat serait de 115 000 m³ environ et la durée de la fourniture de deux ans ; 3- L'exhaussement de la Plantation étant réalisé, la ville autorisera l'Etat à déposer gratuitement les produits des dragages d'entretien sur les terrains communaux situés sur les bords de l'Adour ; 4- L'Etat se réserve son entière liberté d'action et pourra augmenter ou diminuer le volume promis selon les circonstances (AD 40, 3 S 107).

[63] 1895 (29 juillet) : Rapport de l'avant projet établi par l'ingénieur ordinaire en vue de l'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et le port de Dax. Suite aux vives instances faites auprès de l'administration en faveur d'une reprise des travaux d'amélioration de l'Adour et de la Midouze, une décision ministérielle en date du 9 décembre 1892 est intervenue pour autoriser les ingénieurs à dresser l'avant-projet des travaux qu'il serait urgent d'exécuter pour améliorer les conditions de navigabilité de l'Adour dans la partie comprise entre le confluent du Luy et la ville de Dax. Si une loi en date du 22 août 1881 a déclaré d'utilité publique les travaux d'amélioration de l'Adour entre le confluent de la Midouze et le Bec des Gaves, soit une longueur de 69 kilomètres, seuls les travaux concernant le 1^{er} lot, s'étendant du confluent des Gaves au confluent du Luy, ont été partiellement réalisés, les travaux des 2^e (de la confluence du Luy à la tuilerie de Hinx) et 3^e lots (de la tuilerie de Hinx au Hourquet) n'ayant même jamais été dressés.

S'agissant de la portion comprise entre le confluent du Luy et le port de Dax, d'une longueur de 12 kilomètres, son lit est établi à travers un terrain d'argile compact recouvert d'une couche plus ou moins épaisse de sable fin. Le débit de la rivière en temps d'étiage est estimé à 20 m³ et peut s'élever à 1600 m³ en temps de hautes crues.

L'Adour reçoit des barques de 10 à 50 tonneaux, le bateau le plus utilisé étant la gabare d'une longueur de 20 mètres et d'une charge de 14 à 50 tonneaux. Si la descente se fait au cours de l'eau, à la voile ou à la rame, la remonte s'effectue à l'aide de bœufs, toujours par deux bateaux pour réduire les frais de halage. Il résulte

de ces informations que pour permettre la navigation en tout temps et à pleine charge, il est nécessaire que le chenal présente une largeur de 20 à 25 mètres et une profondeur minimum de 1 mètre ; ces conditions ne sont pas réalisées sur tout le parcours de la section considérée.

Les travaux exécutés entre le confluent du Luy et le port de Dax ont été réalisés selon le programme dressé en 1835, c'est-à-dire de créer un lit mineur présentant un mouillage minimum de 1,00 mètre. Ce lit mineur a une largeur de 60 mètres, compris entre l'une des berges du fleuve protégée par des enrochements et une digue en enrochements établie dans le lit de la rivière et arasée à 1,00 mètre au-dessus de l'étiage de 1832. Afin de hâter la formation d'alluvions derrière ces digues, elles sont en certains points reliées à la rive par des épis transversaux.

Ces travaux ont produit une amélioration certaine si l'on en juge par la comparaison du profil en long levé en 1830 et en 1895, mais insuffisante pour réaliser partout un mouillage minimum de 1,00 mètre, de sorte qu'en saison d'été, les gabares ne peuvent circuler qu'en portant la moitié de leur chargement maximum. D'ailleurs depuis 1832, l'étiage s'est considérablement abaissé. L'étiage de 1832, pris comme référence, doit actuellement être considéré comme un étiage conventionnel car il n'est pas rare de voir les eaux descendre à 50 cm en dessous de ce niveau. En 1893, année exceptionnelle du point de vue de la sécheresse, les eaux sont descendues à l'échelle du pont de Dax à 0,62 m au-dessous de l'étiage.

Partant, les problèmes de la navigation actuelle ne pourront être résolus que si l'on parvient à maintenir dans le chenal navigable un mouillage minimum de 1,50 mètres au-dessous de l'étiage conventionnel de 1832, ce qui ne sera possible que si l'on améliore les passes du port de Dax (1900 mètres), la passe du Baron (1250 mètres), la passe du Grillat (3100 mètres) et la passe d'Angoumé (800 mètres), soit une longueur de 7050 mètres sur 12 kilomètres de trajet. L'état de ces passes évolue d'ailleurs et elles sont plus ou moins mauvaises suivant les années, mais leur position ne change pas et elles se rencontrent toujours aux mêmes endroits.

Les obstacles rencontrés dans ces passes sont constitués par des bancs de sable qui proviennent de la Midouze qui les charrie en grandes quantités à la suite des pluies d'orage. Les auteurs du projet de 1835 ont tenté de remédier à cet état de fait, mais sans succès, d'abord en raison de l'affaiblissement des digues longitudinales et ensuite de la largeur de 60 mètres qui a été donnée à l'Adour, aussi bien dans les parties courbes que dans les parties rectilignes, qui ne permet pas, lorsque le courant est minime, d'avoir une action sur les dépôts dûs aux crues.

Il serait extrêmement onéreux de réduire la largeur du fleuve, ce qui obligerait à déplacer les ouvrages. Aussi on peut se demander s'il ne serait pas plus judicieux de les modifier sur les points les plus défectueux afin d'atténuer dans une certaine mesure les défauts que nous avons signalés. Ainsi, une amélioration pourrait être obtenue si, conservant à la rivière la largeur qui lui a été donnée, on augmentait le volume d'eau pouvant être emmagasiné dans le lit mineur en exhaussant le niveau de la crête des digues longitudinales. Le montant à engager pour réaliser ces travaux se monte à 146 500 francs.

Ce chiffre, très élevé au regard de l'incertitude du résultat, conduit à rechercher d'autres procédés d'amélioration du chenal de l'Adour. L'amélioration par voie de dragage des passes de Dax, du Baron, du Grillat et d'Angoumé ne sera durable que si l'on empêche les apports annuels de sable de venir s'y déposer à nouveau. Or, cette condition ne sera remplie que si l'on crée en amont du port de Dax une fosse de garde dans laquelle les sables charriés par les crues seront emmagasinés. La dimension de ce réservoir est estimée à 80 000 m³. En conséquence, un dragage de 155 000 m³ devrait permettre de faire disparaître les hauts fonds qui entravent la navigation lors des basses eaux, mais encore prendre les mesures nécessaires pour empêcher les seuils actuels de se reproduire.

Aussi, les travaux à exécuter seraient : 1- sur le plan général, la réduction du chenal à une largeur de 30 mètres et à une profondeur minimum de 1,50 mètre au-dessous de l'étiage conventionnel de 1832 ; 2- la construction d'épis plongeants transversaux qui auraient pour but de maintenir les courants dans l'axe du chenal que l'on se propose d'établir. Ces épis seront construits en enrochements sur une longueur de 20 mètres en moyenne, d'aval en amont ; 3- l'aménagement d'une fosse de garde qui serait située en amont du pont de Dax sur 1200 mètres de long et 50 mètres de large.

S'agissant des lieux de dépôts, il existe le long des passes du Grillat et d'Angoumé de véritables faux lits par lesquels passe une partie du débit des eaux ordinaires. Aussi, nous proposons de barrer ces faux lits en comblant les lacunes qui existent sur certains points dans les digues longitudinales et en réunissant ces dernières à la rive par des épis en piquets et clayonnages espacés entre eux de 25 mètres. Les produits des dragages des passes du Grillat et d'Angoumé contribueront à hâter la formation des alluvions derrière la digue longitudinale. S'agissant des passes du Baron, du port de Dax et de celle de la fosse que l'on propose de creuser en amont du pont de la ville, les produits des dragages pourraient être disposés sur le terrain de la Plantation, à proximité de Dax, sur la rive gauche du fleuve, que la ville souhaite mettre à l'abri des inondations.

Les dragages seraient exécutés à l'aide d'une drague qui déposerait le sable dans des caisses métalliques d'1 m³, identiques à celle des wagonnets du système Decauville, placées dans des gabares identiques à celles qui circulent sur l'Adour. Une gabare de 20 mètres de longueur et de 4 mètres de largeur peut porter 20 caisses qui représentent un chargement de 40 à 45 tonnes. Les gabares seraient halées à l'aide de bœufs et conduites au lieu de dépôt. En ce point serait installée une grue à vapeur montée sur un ponton, au moyen de laquelle les caisses seraient enlevées et déposées sur des chariots porteurs analogues à ceux des wagonnets Decauville. Ceux-ci seraient ensuite conduits à bras d'homme au lieu de dépôt au moyen d'une voie de 50 cm de large.

Le montant total des travaux envisagés est chiffré à 128 750 francs, mais ce montant pourrait être diminué si les travaux étaient exécutés en régie et le matériel acheté, ce qui permettrait également d'intervenir sur d'autres secteurs de l'Adour.

La décision du 9 décembre 1892 ayant prescrit d'intégrer dans l'avant-projet les travaux d'amélioration dans le port de Dax, les améliorations qu'il serait utile

d'apporter seraient les suivantes : 1- la réfection de la digue de rive droite ; 2- la restauration des fondations des perrés maçonnés existants sur la rive gauche.

En résumé, les travaux d'amélioration à exécuter sur la section comprise entre le Luy et la ville de Dax doivent avoir pour but de créer un chenal navigable ayant une largeur de 30 mètres et présentant en tout temps un tirant d'eau de 1,50 mètres au dessous de l'étiage conventionnel de 1832. Deux options sont envisageables : 1- poursuivre les procédés employés jusqu'à ce jour au moyen d'endigements, en rechargeant les digues actuelles et en les réhaussant à 1,30 au-dessus de l'étiage, ce qui aurait un coût de 172 000 francs ; 2- abandonner les méthodes anciennes et recourir à des travaux de dragages pour atteindre les profondeurs réclamées par la navigation, ce qui aurait un coût de 153 000 francs pour des travaux réalisés par une entreprise et de 110 000 francs pour des travaux réalisés en régie. L'ingénieur préconise donc cette dernière solution (AD 40, 3 S 107).

[64] 1895 (29 juillet) : Plan général de l'avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax, dressé par l'ingénieur ordinaire Vallée (S 3 107).

[65] 1895 (29 juillet) : Matériel de dragages de l'avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax, dressé par l'ingénieur ordinaire Vallée (S 3 107).

[66] 1895 (29 juillet) : Avant projet de restauration des perrés (vue en profil) établi dans le cadre de l'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 107).

[67] 1895 (20 septembre) : Avant projet des estimations sommaires établi dans le cadre de l'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 107). Trois devis sont établis, le premier en vue de l'amélioration du chenal par endiguements, le second en vue de l'amélioration du chenal par dragages exécutés à l'entreprise, le troisième en vue de l'amélioration du chenal par dragages exécutés en régie (AD 40, 3 S 107).

[68] 1895 (25 septembre) : Rapport de l'ingénieur ordinaire au sujet de la demande du conseil municipal de Dax de faire procéder dans les meilleurs délais à des travaux d'amélioration du lit de l'Adour, les communications étant complètement interrompues entre la ville et Bayonne en raison de bancs de sable qui empêchent les gabares de s'amarrer dans le port (AD 40, 3 S 107).

[69] 1895 (26 décembre) : Rapport de l'ingénieur ordinaire rapportant la délibération de la ville de Dax de faire entreprendre des travaux d'amélioration de l'Adour, le mauvais état de la navigabilité causant un préjudice considérable au commerce et à l'industrie de la ville (AD 40, 3 S 43).

[70] 1896 (6 février) : Lettre du Conseiller d'Etat, directeur des routes, de la navigation et des mines, au préfet des Landes l'informant de sa prise en

considération de l'avant projet établi par les ingénieurs des ponts et chaussées les 29 juillet-20 septembre 1895 en vue de l'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 43).

[71] 1896 (6 février) : Lettre du Conseiller d'Etat, directeur des routes, de la navigation et des mines, au préfet des Landes l'informant de son accord pour la fourniture de 160 000 m³ de sable de dragage en vue de l'exhaussement du terrain de la Plantation (AD 40, 3 S 107).

[72] 1896 (12 octobre) : Plan général du projet définitif d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 107).

[73] 1899 (26 mars) : Plan du dépôt de la Plantation participant du projet définitif d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 108).

[74] 1899 (28 mars) : Plan du dépôt de la passe de Mées participant du projet définitif d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 108).

[75] 1899 (28 mars) : Plan du dépôt de la passe du Grillat (n° 1 et 2) participant du projet définitif d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 108).

[76] 1899 (28 mars) : Plan du dépôt de la passe d'Angoumé participant du projet définitif d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 108).

[77] 1899 (28 mars) : Profil en travers type participant du projet définitif d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 108).

[78] 1899 (28 mars) : Etude comparative des engins de dragage participant du projet définitif d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax (AD 40, 3 S 108).

[79] 1899 (29 novembre) : Lettre du ministre des travaux publics au préfet des Landes au sujet du projet définitif présenté par les ingénieurs pour l'amélioration de l'Adour entre la ville de Dax et le confluent du Luy. Le projet comporte : 1- l'acquisition d'un matériel de dragage comprenant une drague remorqueur, un chaland porteur et une conduite de refoulement, ainsi que l'exécution de dragages sur une longueur de 8477 mètres ; 2- la construction d'épis plongeants pour la fixation du lit mineur ; 3- le rempiètement des perrés du port de Dax pour un montant total de 253 000 francs dont 178 000 francs pour l'acquisition du matériel et les dragages et 7500 pour les épis et le rempiètement des perrés. Le projet est approuvé sous réserve de quelques modifications : 1- la fourniture du matériel de dragages sera fait par voie de marché de gré à gré, après concours, et tous les

travaux seront exécutés par voie de régie ; 2- l'exécution de 34 épis prévus dans la passe de Dax, dans la passe de Mées et dans la passe du Grillat sera ajournée ; 3- la commission locale chargée de préparer le devis programme du concours pour la fourniture du matériel de dragages, de dresser la liste des concurrents et d'examiner les projets présentés sera composée des ingénieur Garreta, Vidal, Massenet, Bouralet, Chipart et Vallée (AD 40, 3 S 108).

[80] 1900 (2 juillet) : Projet Lobnitz présenté dans le cadre du concours ouvert en vue de la fourniture d'un matériel de dragage. Photos (AD 40, 3 S 108).

[81] 1900 (4 décembre) : Bordereau général des projets des entreprises Bertin frères, de la brosse et Fouché, Latre, Conrad et Lobnitz ayant répondu au concours ouvert en vue de la fourniture d'un matériel de dragage (AD 40, 3 S 108).

[82] 1901 (10 avril) : Approbation par la commission locale constituée par le ministre des travaux publics de la proposition de fourniture du matériel de dragage de la société Bertin Frères (AD 40, 3 S 109).

[83] 1906 (5 mars) : Plan de la passe du Baron dressé préalablement à la réalisation de dragages pour l'exécution d'un chenal avec 1,5 mètre de tirant d'eau au-dessous de l'étiage (AD 40, 3 S 140).

[84] 1915 (28 août) : Dragage du lit de l'Adour entre les deux ponts (pont-route et pont de la voie ferrée entre Dax et Puyoô) et dépôt des dragages sur l'alluvion de rive gauche en face de l'établissement thermal des Baignots ; profils en travers (AD 40, 3 S 140).

[85] 1918 (5 octobre) : Rapport de l'ingénieur ordinaire Sorba au sujet du projet de remise en état du chenal entre Saubusse et Dax. " Dans l'état actuel du chenal de l'Adour entre le pont de Saubusse et celui de Dax, la navigation devient extrêmement difficile sinon impossible pendant la période des basses eaux. Les bateaux de l'Adour qui font le trajet entre Bayonne-Dax-Tartas et Mont-de-Marsan, d'une part, et entre Bayonne et Peyrehorade, d'autre part, sont généralement désignés sous le nom de gabare. Ils sont sans quille, jaugent de 35 à 45 tonnes en moyenne, et calent à charge pleine de 0,90 à 1,00 mètre. Au plus fort de l'étiage, il n'y a plus en certains points qu'un tirant d'eau de 0,5 à 0,6 mètre et les gabares ne voyagent plus qu'à mi-charge. De là, une perte de temps qui a sa répercussion dans le commerce et l'industrie de la région. Cette situation du chenal tient à ce que les passes de Mées et de Talmon sont actuellement en partie colmatées par les apports de gravier et de sable. Il y a donc lieu de dégager ces passes et de fixer leur chenal ainsi que celui de la passe d'Angoumé. Notre projet prévoit donc des dragages dans les passes de Mées et de Talmon aux points 55 km 350 et 54 km pour un volume de 6000 m³ et des épis au nombre de 12 dans les passes de Mées et d'Angoumé, aux points 56k et 55k, chaque épis ayant une longueur de 27 mètres. Ces épis nécessiteront l'emploi de 890 pieux. Les dépenses s'élèvent à 70 000 francs (AD 40, 3 S 112).

[86] 1918 (5 octobre) : Plan d'ensemble du projet de remise en état du chenal entre Saubusse et Dax dressé par l'ingénieur ordinaire Sorba (AD 40, 3 S 112).

[87] 1918 (5 octobre) : Profil en travers-type du projet de remise en état du chenal entre Saubusse et Dax dressé par l'ingénieur ordinaire Sorba (AD 40, 3 S 112).

[88] 1918 (5 octobre) : Epi-type du projet de remise en état du chenal entre Saubusse et Dax dressé par l'ingénieur ordinaire Sorba (AD 40, 3 S 112).

[89] 1918 (9 décembre) : Réponse de l'ingénieur ordinaire à la lettre que lui a adressée le 24 novembre 1918 l'inspecteur général au sujet des travaux d'amélioration de la navigabilité de l'Adour depuis la décision ministérielle du 29 novembre 1899. Les travaux réalisés ont porté sur : 1- l'exécution de dragages ; 2- l'exécution d'épis transversaux avec pieux et enrochements ; 3- le rempiètement des perrés du port de Dax. S'agissant des dragages (environ 156 800 m³), ils ont porté sur la fosse de garde du port de Dax et sur les passes situées en aval de ce port (passes du Baron et du Grillat), mais pas, comme cela était prévu, sur les passes de Mées, de Talmon et d'Angoumé. S'agissant des épis, 9 ont été construits dans le port de Dax, 12 dans la passe du Baron, 6 dans celle de Mées et 49 dans celle d'Angoumé ou de Grillat. Aucun épi n'a été aménagé dans la passe de Talmon. L'exécution du projet de 1899 a donné des résultats très satisfaisants dans les endroits où des épis ont été exécutés (AD 40, 3 S 112).

[90] 1919 (11 janvier) : Lettre du ministre des travaux publics au préfet des Landes au sujet du projet de remise en état du chenal entre Saubusse et Dax. Ce projet prévoit des dragages dans les passes de Mées et de Talmon ; des épis dans les passes de Mées et d'Angoumé. Les dragages seraient exécutés en régie, au moyen d'une drague Priestman, alors que les épis feraient l'objet d'un marché de gré à gré, la dépense totale étant évaluée à 70 000 francs. Le ministre approuve le projet en attirant toutefois l'attention du préfet sur l'usage préférable, selon lui, de gabions métalliques en lieu et place de pieux pour la confection des épis (AD 40, 3 S 112).

[91] 1919 (5 juillet) : Lettre de l'ingénieur ordinaire au préfet des Landes faisant examen de la candidature de M. Rogé, entrepreneur à Dax, pour la réalisation des travaux de dragage et de construction d'épis afin de remettre en état le chenal de navigation entre Saubusse et Dax (AD 40, 3 S 112).

[92] 1919 (15 octobre) : Cahier des charges du marché de gré à gré passé avec l'entrepreneur Rogé pour la réalisation des travaux de remise en état du chenal de l'Adour-Moyen entre Saubusse et Dax (AD 40, 3 S 112).

[93] 1919 (29 octobre) : Rapport de l'ingénieur subdivisionnaire au sujet du marché de gré à gré à passer avec M. Rogé pour la remise en état du chenal de l'Adour Moyen entre Saubusse et Dax par dragage, pour un montant de 8 500 francs. L'ingénieur conclut qu'il est dans l'intérêt du service d'accepter la proposition dudit Rogé (AD 40, 3 S 112).

ANNEXE 2 : ANALYSE DES TEXTES DÉPOUILLÉS RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DU PORT DES MAGASINS ET À SA PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS

Le dépouillement des textes conservés aux archives départementales des Landes (AD 40) permet de poser les principaux jalons de l'histoire de l'aménagement du port de Dax et de sa protection contre les inondations qui sont liés aux travaux engagés sur l'Adour pour améliorer la navigation. Ces textes sont présentés dans l'ordre chronologique, chacun avec sa cote de référence :

[1] 1805 (12 février) : Rapport de l'ingénieur en chef sur la délibération du conseil municipal de la commune de Dax en date du 23 Pluviôse an 13 relative à la demande de rétablissement de ports aux abords du pont. L'ingénieur expose que la ville avait des ports commodes sur les deux rives de l'Adour avant la réparation du pont mais que le port du Sablar, en rive droite, est devenu inabordable en raison du mauvais état de la cale et que celui de Biby, en rive gauche, le plus commode et le plus utilisé a entièrement disparu en raison des travaux de réparation du pont. L'ingénieur déclare que la responsabilité de l'entrepreneur ne peut être engagée, son contrat ne stipulant pas qu'il doive établir des ports et des cales (AD 40, 3 S 42/1).

[2] 1818 (9 août) : Devis des ouvrages à exécuter pour la réparation du port de Dax et la rectification de ses abords. Ce pont construit dans les années 1793 et 1794 sous la direction de l'autorité municipale a été mal projeté et encore plus mal exécuté. Il était en 1803 dans un état de délabrement avancé ce qui obligea à d'importantes réparations (AD 40, 3 S 140).

[3] 1829 (30 avril) : Lettre des membres de la chambre de commerce de Bayonne aux ministres de l'Intérieur, de la Marine et des Colonies au sujet des améliorations à apporter à la navigation à l'embouchure de l'Adour et sur son cours amont depuis Mont-de-Marsan et Saint-Sever, ports depuis lesquelles s'écoulent les vins et eaux de vie de l'Armagnac, du Madiran et de la Chalosse (AD 40, 3 S 71). La chambre demande, notamment, qu'on "*débarrasse la rivière des sables qui obstruent son lit près de Dax et qu'on affecte intégralement les droits de navigation perçus sur l'Adour aux réparations de cette rivière*".

[4] 1834 (4 et 6 novembre) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet des Landes au sujet des dégradations occasionnées par les riverains au sujet des travaux exécutés aux abords de Dax dans le but d'améliorer la navigation de l'Adour. Ces dégradations consistent en des vols de bois dans les épis clayonnés. L'ingénieur demande à ce qu'un courrier soit adressé en ce sens aux maires des communes de Dax, Saint-Paul, Saint-Vincent-de-Xaintes, Mées, Tercis et Angoumé afin que leurs administrés soient informés des peines encourues (AD 40, 3 S 17).

[5] 1850 (5 novembre) : Port de Dax. Désignation des cales d'abordage des bateaux à vapeur dressé par l'ingénieur ordinaire Crouzet pour être joint à son rapport en date du même jour. Pétitions de MM Gardilanne aîné et Pauc frères (AD 40, 3 S 42/1).

[6] 1851 (12 avril) : Plan de l'Adour devant les magasins du Sablar à Dax dressé par l'ingénieur ordinaire dressé par l'ingénieur Crouzet pour être joint à son rapport en date de ce jour. Pétition Lagrolet (AD 40, 3 S 42/1).

[7] 1851 (10 octobre) : Délibération du conseil municipal de Dax au sujet du projet du rapporteur du budget auprès de l'assemblée nationale de supprimer le crédit annuel de 10 000 francs affectés à la continuation des travaux d'amélioration de la navigation de l'Adour inscrite dans la loi du 31 mai 1846. Le maire de Dax demande au préfet des Landes d'intervenir auprès du rapporteur pour annuler ce projet (AD 40, 3 S 42/1).

[8] 1858 (28 mai) : Loi sur les travaux de défense du quartier du Sablar mettant à la charge de la ville de Dax une partie de la dépense (cité dans un acte du 24 mars 1870, AD 40, 3 S 43).

[9] 1860 (11 août) : Lettre du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au préfet des Landes portant sur l'amélioration de 4 passages entre Pontonx et Dax pour un montant de 240 000 francs. S'agissant du passage de Dax, il s'agit, d'une part, de construire une digue (ABCD) partant d'un point situé à 250 mètres en amont du port de Coupe-Gorge et se rattachant à la première pile du pont à droite et, d'autre part, de construire une digue EFGHIJ parallèle à la précédente sur la plus grande partie de sa longueur et dirigée sur la première pile de gauche. Les digues transversales sont supprimées (AD 40, 3 S 18).

[10] 1860 (25 août) : Plan de l'Adour aux abords du pont de Dax dressé par l'ingénieur ordinaire pour être joint à son rapport (AD 40, 3 S 42/1).

[11] 1861 (3 mai) : Lettre de Charles Pouzac, membre de la chambre de commerce de Bayonne, au préfet des Landes au sujet des travaux entrepris par les ponts et chaussées en amont du pont de Dax qui privent les entrepôts situés sur la rive droite de l'Adour d'un débouché sur le fleuve (AD 40, 3 S 42/1).

[12] 1861 (18 juin) : Lettre de plusieurs propriétaires et négociants de la ville de Dax au ministre des travaux publics l'informant que, par l'effet des travaux sur l'Adour entre Tartas et Dax, le fleuve va être rejeté à cent mètres de la rive droite, en amont du pont, où se trouvent les entrepôts des exposants. Dans ces entrepôts sont stockés les produits provenant de l'exploitation des pins (essence de térébenthine, goudrons, planches, etc.), lesquels sont exportés vers Bayonne en gabarre. Du fait de ces travaux, les gabarres qui accostent auprès des entrepôts ne pourront plus le faire. Aussi, les requérants demandent à ce qu'un canal soit maintenu ouvert en

bord de la berge afin de permettre de continuer à charger leur marchandises (AD 40, 3 S 42/1).

[13] 1861 (4 juillet) : Plan des travaux de l'Adour devant les magasins neufs dressés par l'ingénieur ordinaire Descombes (AD 40, 3 S 42/1).

[14] 1861 (9 août) : Le conseiller d'Etat, directeur général des Ponts et chaussées et des chemins de fer écrit au préfet des Landes au sujet des réclamations faites par un grand nombre d'habitants de Dax suite aux travaux d'endiguement exécutés dans l'Adour en amont du pont de la ville. Ceux-ci se plaignent que l'accès aux magasins établis sur la rive droite présente plus de difficultés en raison de la tendance des eaux à abandonner la berge et demandent qu'un chenal secondaire soit aménagé afin de permettre aux embarcations d'approcher le plus possible les magasins dont il s'agit. Ces travaux ont été rendus nécessaires en raison de l'orientation du courant très oblique par rapport aux piles et du risque encouru pour la stabilité des arches. Or, il apparaît que l'influence de ces travaux a été beaucoup plus utile que nuisible aux intérêts des réclamants puisque la partie du lit comprise entre la digue de la rive droite et la berge s'est approfondie. Cela étant, la situation n'est pas conforme aux attentes du projet d'amélioration de la navigation de l'Adour, lequel vise à réunir les eaux moyennes dans le lit mineur endigué, d'approfondir ce lit et d'atterrir progressivement les espaces réservés au lit majeur entre les digues projetées et les rives. En conséquence, le conseiller d'Etat demande au préfet que les ingénieurs des ponts et chaussées proposent un projet pour corriger la situation (AD 40, 3 S 42/1).

[15] 1861 (8 novembre) : Le sous-préfet adresse au préfet des Landes un récépissé constatant le versement au trésor de la somme de 10000 francs, formant la première annuité de la subvention offerte par la ville de Dax pour la construction d'un port (AD 40, 3 S 42/1).

[16] 1863 (16 juin) : Lettre des sieurs Gischia, Lasserre et Legrand, entrepreneurs en maçonnerie, au préfet des Landes lui demandant de leur accorder un permis spécial afin de prélever du sable dans le lit de l'Adour comme cela s'est toujours pratiqué, le service des ponts et chaussées interdisant depuis peu cette pratique. Un plan est annexé à cette lettre (AD 40, 3 S 18).

[17] 1863 (27 août) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet des Landes lui demandant d'approuver un projet d'arrêté portant sur l'extraction des graviers et sables et autres matériaux dans le lit des rivières navigables et flottables (AD 40, 3 S 18).

[18] 1863 (14 novembre) : Extrait du plan général de l'Adour ; pétition Marion (AD 40, 3 S 42/1).

[19] 1864 (14 août) : Plan général du port de Dax dressé par l'ingénieur en chef Crouzet (AD 40, 3 S 42/1).

[20] 1864 (7 septembre) : Délimitation et police du port de Dax (AD 40, 3 S 42/1).

[21] 1870 (24 mai) : Le conseiller d'Etat, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer, adresse une lettre au préfet des Landes l'informant des conclusions du commissaire enquêteur et du conseil général des ponts et chaussées au sujet de l'enquête locale portant sur le projet, modifié en vertu de la décision ministérielle du 6 août 1868, des travaux à exécuter pour la construction d'un port sur la rive droite de l'Adour à Dax. Ceux-ci demandent qu'un projet définitif soit établi en y apportant diverses modifications (AD 40, 3 S 43).

[22] 1870 (25 mai) : Lettre du Ministre des travaux publics au préfet des Landes approuvant les modifications apportées au projet de défense de la ville de Dax contre les inondations par le conseil général des Ponts et chaussées. Ces modifications portent sur les travaux prévus pour le quartier dit des Magasins, en amont du pont de Dax et sur la rive droite, qui doivent être réunis au projet de port récemment soumis à une enquête locale, et sur les travaux du quartier de Bibi qui seront bornés à une digue de terre (AD 40, 3 S 42/1 et 3 S 141).

[23] 1872 (7 novembre) : Le conseiller d'Etat, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer, adresse une lettre au préfet des Landes pour l'informer qu'il approuve le projet d'achèvement des digues du lit mineur en aval de Dax en date du 27 mai 1870 (AD 40, 3 S 18).

[24] 1873 (9 avril) : Lettre du conseiller d'Etat, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer, au préfet des Landes l'invitant à lui soumettre un projet définitif des travaux de construction d'un port sur la rive droite de l'Adour à Dax. Diverses modifications de détail de l'avant-projet dressé de 1868 ont été demandées lors de l'enquête locale, il y a lieu de soumettre un projet définitif à une enquête d'utilité publique (AD 40, 3 S 43).

[25] 1874 (23 mai) : Rapport de l'ingénieur Crozet au sujet des piscines de boue et d'eau chaude des Baignots que le conseil municipal de Dax souhaiterait combler (excepté celle concédée aux thermes de la ville) en raison de la nécessité "de faire cesser la proximité de l'usage de ces piscines gratuites et le spectacle affligeant qui en résulte pour la décence publique sur une des promenades les plus fréquentées et les mieux situées de la ville". Considérant que les boues, qui font la réputation de Dax depuis des temps immémoriaux, ne peuvent se former qu'à l'air libre, sous l'influence solaire et dans les lieux sujets aux débordements de l'Adour, l'ingénieur conclut qu'il n'y a pas lieu d'accéder à la demande du conseil municipal, celui-ci possédant un pouvoir de police qui lui permet de réglementer voire d'interdire l'accès à ces piscines naturelles sans les détruire (AD 40, 3 S 42/1).

[26] 1874 (23 mai) : Port de Dax. Plan indiquant l'emplacement des sources thermales et des réservoirs de boues des Baignots dressé par l'ingénieur ordinaire Aubé accompagnant son rapport du même jour (AD 40, 3 S 42/1).

[27] 1874 (4 juin) : Rapport de l'ingénieur ordinaire au sujet de l'amélioration de la rampe d'accès du pont de Dax, sur la rive droite de l'Adour. Ces travaux devant se relier à ceux qui sont actuellement en cours d'exécution en aval pour la protection du quartier du Sablar, l'ingénieur est d'avis qu'il convient de les commencer au plus tôt et de demander au maire de Dax de verser au Trésor la somme de 2066,67 francs représentant la part contributive de la ville (AD 40, 3 S 42/1).

[28] 1876 (14 octobre) : Décret d'utilité publique du Président de la République en vue de la réalisation des travaux nécessaires à la construction d'un port sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont de Dax, et pour la défense d'une partie du **quartier du Sablar** contre les inondations. La dépense évaluée à 112 000 francs est répartie à hauteur de 100 000 francs pour l'Etat et de 12 000 francs pour la ville de Dax (AD 40, 3 S 43).

[29] 1881 (9 avril) : Cahier des charges de l'amodiation des terrains dépendant du port des magasins de Dax situés en arrière du quai de circulation (AD 40, 3 S 43).

[30] 1881 (9 avril) : Plan général dressé par l'ingénieur ordinaire Trépied en vue de l'amodiation des terrains dépendant du port des magasins de Dax situés en arrière du quai de circulation (AD 40, 3 S 43).

[31] 1881 (3 mai) : Plan général à l'appui du projet d'arrêté de police du port de Dax dressé par l'ingénieur ordinaire Trépied (AD 40, 3 S 43).

[32] 1881 (3 septembre) : Plan de l'amodiation des terrains domaniaux dépendant du port des magasins de Dax dressé par l'ingénieur en chef Trépied, MM Paul et Eugène Gardilanne, Henri Landré et Gaston Roth, pétitionnaires (AD 40, 3 S 43).

[33] 1881 (27 septembre) : Rapport de l'ingénieur ordinaire adressé au préfet des Landes au sujet de l'amodiation des terrains domaniaux dépendant du port des magasins de Dax. Constatant l'absence d'enchères, du différend qu'elle soulève de la part des propriétaires riverains et du peu d'importance de l'adjudication, l'ingénieur propose de suspendre les effets de la décision ministérielle du 2 juillet 1881 qui a approuvé le cahier des charges de l'amodiation (AD 40, 3 S 43).

[34] 1883 (27 juillet) : Défense du quartier du Sablar. Travaux de parachèvement des ouvrages ; Plan des lieux (AD 40, 3 S 141).

[35] 1883 (28 septembre) : Lettre du ministre des travaux publics au préfet des Landes concernant le projet des travaux à exécuter à la digue de coupe-Gorge pour mettre le **quartier du Sablar** à l'abri des inondations. Les ingénieurs proposent d'exhausser cette digue de 0,50 m au-dessus du niveau constaté lors de la crue de 1879 de façon à mettre le quartier du Sablar à l'abri des crues de plus de 6,00 mètres. Cela étant, cet exhaussement ne permettra pas de protéger le quartier de crues comme celles de 1879, supérieur de 0,70 m à celle de 1882, ni a fortiori de celles des crues exceptionnelles survenue à la fin du XVIII^e siècle. Le projet de travaux, estimé à 11000 francs, comporte l'établissement d'un mur en maçonnerie

d'une longueur de 305 mètres encastré dans les remblais, ainsi qu'un déversoir établi à 1,35 mètre en contrebas du mur de couronnement du mur. Sur avis du conseil général des ponts et chaussées, le ministre considère que l'administration ne peut statuer sur l'exécution d'un ouvrage isolé sans avoir un projet d'ensemble sous les yeux et prie donc le préfet de demander aux ingénieurs de lui présenter un nouveau projet tenant compte de l'avis émis (AD 40, 3 S 141).

[36] 1884 (22-23 avril) : Lettre du ministre des travaux publics au préfet des Landes concernant les travaux à exécuter pour la défense du quartier du Sablar contre les inondations. Sur la base de l'avis du conseil général des ponts et chaussées, le ministre invite les ingénieurs : 1- à modifier les dispositions du projet qui concerne le perré de la digue de Coupe-Gorge (suppression des barbicanes et des couches de gravier et de béton) ; 2- à soumettre le projet ainsi modifié à une enquête publique ; 3- à répartir les dépenses conformément à l'arrêté préfectoral selon une ventilation de $\frac{2}{3}$ de la dépense totale à la charge de l'Etat, soit 14400 francs, et d' $\frac{1}{3}$ à celle de la ville de Dax, soit 7200 francs (AD 40, 3 S 141).

[37] 1885 (23 janvier) : Lettre du conseiller d'Etat, directeur des routes, de la navigation et des mines au préfet des Landes l'informant de son approbation du projet de parachèvement des ouvrages destinés à défendre le quartier du Sablar contre les inondations en vertu du décret de 4 juin 1873. Ce projet prévoit l'exhaussement de la digue de Coupe-Gorge, du quai du port des magasins et de la digue de halage comprise entre la maison Gardilanne et le pont du chemin de fer, la construction d'un déversoir et l'établissement d'un mur de soutènement de 107,75 mètres de longueur, le tout pour un montant de 21 600 francs. Le conseiller d'Etat demande à ce que l'adjudication des travaux soit réalisée dès que la ville de Dax aura versé sa part contributive (7200 francs) dans les caisses du Trésor (AD 40, 3 S 43 et 3 S 141).

[38] 1887 (19 février) : Plan d'ensemble des réparations à faire au **port des magasins de Dax** suite au dégâts causés par la crue de janvier 1887 (AD 40, 3 S 141).

[39] 1893 (9 décembre) : Lettre du Conseiller d'Etat, directeur des routes, de la navigation et des mines, à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées des Landes au sujet de l'amélioration du port de Dax. Il lui demande de lui faire connaître l'économie générale du projet et de lui transmettre les pièces essentielles du projet "dans quelque état qu'elles se trouvent" (AD 40, 3 S 107).

[40] 1894 (25 mai) : Rapport relatif au projet d'exhaussement du terrain de la Plantation présenté par le maire de Dax, Milliès-Lacroix, au conseil municipal (AD 40, 3 S 107).

[41] 1895 (29 juillet) : Plan du port de Dax de l'avant projet d'amélioration de la navigabilité de l'Adour entre le confluent du Luy et la ville de Dax dressé par l'ingénieur Vallais (AD 40, 3 S 107).

[42] 1895 (29 octobre) : Rapport de l'ingénieur ordinaire au sujet de l'établissement d'un droit de plaçage sur les quais de l'Adour (cf. plans du 27 mai 1898). L'ingénieur estime que la commune de Dax peut être autorisée à percevoir les droits de plaçage et de stationnement votés par son conseil municipal sous les réserves : 1- qu'il ne sera en rien dérogé, par suite de l'application de ces droits, aux mesures prises ou à prendre pour la réglementation de la police du port de Dax ; 2- que les bateaux en construction ou en réparation ainsi que les abris, bois, appareils destinés à ces travaux seront exonérés de tout droit (AD 40, 3 S 43).

[43] 1895 (25 novembre) : Lettre de l'ingénieur des Ponts et chaussées, J. Vallais, à l'ingénieur en chef au sujet du projet de la ville de Dax de faire remblayer les terrains dits de la Plantation. Les travaux envisagés comportent le remblai de la Plantation, la construction d'un grand égout, la déviation de l'estey, la prolongation du boulevard Saint-Pierre pour un montant estimé à 192 000 francs. Ces travaux, qui ont pour objet principal d'embellir la ville et d'assainir un quartier important, pourraient contribuer également à l'amélioration du port de Dax par dragage d'un volume de 120 000 m³ de sable. La lettre est accompagnée d'un plan (AD 40, 3 S 107).

[44] 1896 (21 février) : Vote de 90 000 francs en vue de l'exhaussement du terrain de la Plantation liée au projet d'amélioration de l'Adour (AD 40, 3 S 107).

[45] 1898 (27 mai) : Plan établi par la ville de Dax en vue de l'établissement d'un droit de plaçage sur les quais et atterrissements de l'Adour (AD 40, 3 S 43).

[46] 1898 (13 octobre) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet lui demandant de rappeler à la municipalité de Dax les engagements qu'elle doit souscrire suite à la présentation du projet demandé par le Ministre des travaux publics de mise à l'abri des inondations le quartier du Sablar (AD 40, 3 S 43).

[47] 1898 (30 novembre) : Plan du port de Dax dressé par l'ingénieur en chef Garreta en vue de l'établissement d'un droit de plaçage sur les quais de l'Adour (AD 40, 3 S 43).

[48] 1898 (19 décembre) : Rapport de l'ingénieur Garreta au sujet des dangers de rupture des digues qui défendent le quartier du Sablar, suite à la publication d'un article de la *Dépêche de Toulouse*. L'ingénieur rappelle que, suite à la loi du 28 mai 1858, des travaux de défense ont été entrepris entre 1873 et 1887 pour mettre le quartier du Sablar à l'abri, mais que le régime des crues s'étant modifié dans la même période en raison des travaux d'assainissement des Landes, ces travaux ne répondaient plus au but qu'on s'était proposé en les décidant. Les ouvrages qui avaient été conçus de manière à contenir la plus forte crue connue depuis le début du siècle, à savoir celle de 1856, ont été en effet surmontés plusieurs fois, notamment en 1882 et 1887. En conséquence, la protection du quartier ne pouvait être obtenue qu'en complétant le système de défense par un exhaussement et une consolidation des digues. Un projet a été prescrit en ce sens par une décision ministérielle du 11 février 1896 et présenté le 4 décembre 1896 pour un montant de

105 000 francs. Par une décision du 2 avril 1897, l'administration supérieure a subordonné la prise en considération de ce projet à certaines conditions à remplir par le conseil municipal de Dax qui tarde à y souscrire (AD 40, 3 S 43).

[49] 1909 (22 février) : Travaux de défense du **quartier du Sablar** à Dax contre les inondations de l'Adour. Plan des travaux de défense des quartiers du boulevard de la marine et de la Fontaine-Chaude (AD 40, 3 S 141).

[50] 1913 (13 janvier) : Modification de la **digue de Coupe-gorge** ; plan d'ensemble (AD 40, 3 S 140).

[51] 1913 (13 janvier) : Modification de la **digue de Coupe-gorge** ; notice explicative (AD 40, 3 S 140).

[52] 1915 (28 septembre) : Plan de la partie de la cale de la rive gauche de la ville de Dax à réparer (AD 40, 3 S 140).

ANNEXE 3 : ANALYSE DES TEXTES DÉPOUILLÉS RELATIFS À LA PROTECTION DE LA VILLE DE DAX CONTRE LES INONDATIONS

Le dépouillement des textes conservés aux archives départementales des Landes (AD 40) permet de poser les principaux jalons de la protection de la ville de Dax contre les inondations. Ces textes sont présentés dans l'ordre chronologique, chacun avec sa cote de référence :

[1] 1857 (14 avril) : Pétition des habitants du quartier du Sablar adressée au préfet des Landes lui demandant de prolonger la terrasse insubmersible élevée par la compagnie du Midi le long de la chaussée de Coupe Gorge pour protéger la gare de Dax des inondations et d'équiper le pont enjambant le canal de dessèchement du marais du Braou en aval du Sablar de vannes mobiles qui permettront aux eaux du Braou de s'inonder librement (AD 40, 3 S 42/1).

[2] 1857 (6 mai) : Rapport de l'ingénieur ordinaire au sujet de la demande des habitants du Sablar demandant que la levée du chemin de fer alors en projet en travers du marais du Braou ou marais de Saint-Paul soit disposé de manière à endiguer complètement le dit marais et à préserver également de l'inondation les habitants du Sablar. L'ingénieur fait observer qu'il n'a pas encore été statué sur le tracé du chemin de fer et qu'il serait prématuré de s'occuper des conséquences ou des accessoires d'un projet qui n'est pas arrêté. L'ingénieur attire l'attention sur le fait que l'affaire n'est pas aussi simple puisque, pour satisfaire tous les intérêts, il conviendrait, tout en endiguant le marais de Saint-Paul et le Sablar, d'assurer un large écoulement aux eaux de l'Adour de manière à détruire l'effet de barrage que produit aujourd'hui la levée de Saint-Paul. Partant, on serait conduit à ouvrir des arches à travers la levée de Saint-Paul pour l'écoulement des crues. Dès lors, on ne devrait pas omettre dans l'établissement de la levée du chemin de fer de projeter aussi de larges voies d'écoulement pour les eaux de l'Adour. Cela n'empêcherait pas de protéger le Sablar et les propriétés des pétitionnaires, mais pas de la manière que ceux-ci l'entendent. Ce qui conviendrait le mieux, ce serait d'établir une digue insubmersible joignant la levée de la route de celle du chemin de fer en longeant la zone de terrain laissée libre pour l'écoulement des crues et correspondant aux arches ménagées ou à établir dans les deux levées (AD 40, 3 S 42/1).

[3] 1857 (8 mai) : Lettre de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au préfet des Landes l'informant qu'il souscrit aux conclusions du rapport de l'ingénieur Crouzet au sujet de la pétition des habitants du Sablar tendant à obtenir l'endiguement complet de ce quartier. L'ingénieur estime que le temps n'est pas encore venu de s'occuper de ce projet qui donnera lieu à plus de difficultés et de dépenses que ne le supposent les pétitionnaires. L'endiguement commencé par le chemin de fer pour mettre la gare de Dax à l'abri des inondations ne peut du reste, s'il est terminé comme le propose la compagnie, que retarder l'exécution de ce projet (AD 40, 3 S 42/1).

[4] 1868 (25 juillet) : Lettre du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au préfet des Landes au sujet de l'avant projet des travaux à réaliser en vue de protéger la ville de Dax contre les inondations de l'Adour. Ces travaux sont divisés en plusieurs séries selon leur ordre d'urgence : La première concerne la protection des magasins situés sur la rive droite de l'Adour en amont de la route départementale (24000 francs) ; la seconde a pour objet d'assurer la défense des rues de la rive gauche qui avoisine la fontaine chaude (11000 francs) ; la troisième comprend la défense du faubourg du Sablar (9000 francs) et la quatrième s'applique à la défense des rues de la rive gauche en aval de la route départementale (6000 francs). Une dernière série aurait pour but la défense de la plaine des plantations et des fossés qui s'étendent sur la rive gauche en amont du quartier Saint-Pierre (11000 francs), soit un total pour cet avant-projet de 11000 francs. Le conseil municipal de Dax offre de concourir à la dépense dans la proportion d' $\frac{1}{3}$ sous la condition que les travaux soient exécutés successivement dans l'ordre indiqué ci-dessus et que la ville soit libre de suspendre l'exécution des suivantes. Le conseil général des ponts et chaussées estime qu'il convient de retrancher du projet la protection de la plaine basse de la rive gauche en amont du quartier de Saint-Pierre, cette partie étant en effet occupée par quelques jardins maraîchers placés en pleine connaissance de causé à portée de l'Adour. Partant, le conseil invite les ingénieurs à rédiger un projet régulier des travaux à faire pour mettre la ville de Dax à l'abri des inondations de l'Adour et d'accepter l'offre fait par la ville de contribuer pour $\frac{1}{3}$ à la dépense des travaux (AD 40, 3 S 141).

[5] 1869 (26 juin) : Dessins de détail des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations ; 4^{ème} section : **quartier Bibi** (AD 40, 3 S 141).

[6] 1869 (24 juillet) : Avis de l'ingénieur en chef au sujet des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations de l'Adour. Le projet primitif estimé à 59400 francs est réévalué à hauteur de 69000 francs (AD 40, 3 S 141).

[7] 1869 (29 juillet) : Dessins de détail des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations, 2^{ème} section : **quartier de la Fontaine chaude** (AD 40, 3 S 141).

[8] 1870 (25 mai) : Lettre du Ministre des travaux publics au préfet des Landes approuvant les modifications apportées au projet de défense de la ville de Dax contre les inondations par le conseil général des Ponts et chaussées. Ces modifications portent sur les travaux prévus pour le quartier dit des Magasins, en amont du pont de Dax et sur la rive droite, qui doivent être réunis au projet de port récemment soumis à une enquête locale, et sur les travaux du quartier de Bibi qui seront bornés à une digue de terre (AD 40, 3 S 42/1 et 3 S 141).

[9] 1870 (15 juillet) : Projet général des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations. "La ville de Dax s'étend sur les deux rives de l'Adour qui la partage naturellement en deux parties dont la défense doit être étudiée séparément.

Chacune de ces parties est coupée à son tour par la route départementale n°2 qui forme une digue à peu près insubmersible de telle sorte qu'on a en réalité à considérer quatre sections distinctes, deux en amont de la route et deux en aval. Voici les dénominations de ces sections dans l'ordre dans lequel elles ont été placées par le conseil municipal dans sa délibération du 11 mai 1866 d'après le degré d'urgence des travaux à exécuter : La première section située sur la rive droite de l'Adour en amont du pont de Dax comprend la partie nord-est de la ville ; Nous la désignons sous le nom de section des magasins ; le seconde, située sur la rive gauche également en amont du pont comprend la partie submersible de la ville proprement dite. Elle est désignée sous le nom de section de la Fontaine chaude ; La troisième comprenant le quartier du nord-ouest, en aval du pont sur la rive droite, prend le nom de section du Sablar ; Enfin, la quatrième section, comprenant le quartier du sud-ouest sur la rive gauche, en aval du pont, est désignée sous le nom de section du quartier Bibi. L'inondation de la première section commence lorsque les eaux atteignent 4,50 m à l'échelle du pont de Dax. Elle commence à 4,40 m pour la 1^{ère}, à 4,25 m pour la 3^{ème} et à 4,00 m pour la 4^{ème}. L'inondation la plus forte sur laquelle on ait des données certaines est celle du 13 mai 1856 qui a atteint 5,49 m à Dax. La crue du 6 avril 1770 qui a causé tant de désastre dans la vallée de l'Adour et tout particulièrement à Dax paraît bien avoir dépassé cette hauteur, mais on manque de données suffisamment précises pour déterminer exactement le niveau qu'elle a atteint. D'ailleurs, cette inondation avait renversé le vieux pont en pierre dès le commencement de la crue et le barrage qu'il formait dans le lit du fleuve contribuait nécessairement à élever encore davantage le niveau des eaux.

Nous avons tracé sur le plan général joint au projet la limite du champ de l'inondation de 1856. On remarquera que la route départementale n°2 a été couverte par cette inondation, mais comme la submersion était due à la différence de niveau existant entre l'inondation d'amont et celle d'aval, il en résulte que là où on exécute les travaux de la 1^{ère} section, la route départementale formera une digue insubmersible contre l'inondation d'aval (3^{ème} section). Nous admettons que pour être à l'abri des inondations, il faut que les parties de la ville considérées soient à plus de 5,49 m au-dessus du 0 de l'échelle du pont de Dax, ou protégées par des ouvrages dépassant cette hauteur. Pour les trois premières sections, nous plaçons le couronnement des ouvrages défensifs à environ 6,00 m, mais pour la 4^{ème}, nous le laissons à 5,60 m à cause du voisinage des maisons.

Ceci posé, nous examinerons successivement les travaux projetés pour chaque section :

— Première section (quartier des magasins) : nous ne parlons ici de ces travaux que pour mémoire, attendu que la décision du 25 mai dernier a prescrit de comprendre dans le projet du port de Dax déjà soumis à une enquête tous les travaux à exécuter pour mettre le quartier des magasins à l'abri des inondations. Le système adopté assure la défense complète de ce quartier. On sait que la dépense doit s'élever à 112 000 francs et que la ville de Dax s'est engagée à fournir une

subvention de 12000 francs. Il y a tout lieu d'espérer que ces travaux seront entrepris dans un bref délai ;

— Deuxième section (quartier de la Fontaine chaude) : l'inondation de ce quartier commence lorsque les eaux s'élèvent à 4,40 m au-dessus de l'étiage. Les eaux chaudes de la fontaine étant alors retenues par l'Adour se répandent dans les habitations où elles causent des dégâts très sérieux. Les travaux à exécuter pour mettre ce quartier à l'abri des inondations sont très simples et peu coûteux. Il suffit de fermer par une vanne l'aqueduc qui conduit les eaux chaudes dans l'Adour, de fermer par une porte roulante le viaduc du lavoir construit sous la promenade du rempart et d'établir un appareil destiné à élever les eaux de la fontaine et à les rejeter dans l'Adour par dessus la porte roulante. La vanne pourra être facilement manœuvrée de la partie supérieure du mur de soutènement de la rampe qui conduit sous le pont. Quant à la porte roulante, elle sera, en temps ordinaire, logée contre le mur du rempart et la rainure dans laquelle elle doit rouler sera fermée par un madrier mobile en chêne de manière qu'il n'y ait aucun obstacle à la circulation des voitures. Le débit de la fontaine chaude est au maximum de 2,5 m³ par minute, soit 150 m³ par heure. Cette eau doit être élevée d'environ 2,00 m pour être rejetée dans l'Adour. Il suffirait donc à la rigueur d'une machine de la force de deux chevaux pour faire marcher la pompe. Cependant, par surcroît de précaution et pour assurer l'enlèvement des eaux pluviales ou ménagères, nous proposons de faire l'acquisition d'une locomobile de la force de quatre chevaux et d'une pompe centrifuge du système Neuf et Dumont (?) pouvant débiter 180 à 200 mètres cubes par heure. La locomobile sera placée en regard de la pompe sur la petite place située entre le viaduc et la maison même. Nous estimons qu'il ne faudra pas plus de quatre heures pour installer la pompe et la locomotive et chauffer cette dernière. Or, comme les grandes crues de l'Adour sont toujours annoncées au moins 24 heures à l'avance par des dépêches adressées des postes d'observation du cours supérieur du fleuve, on voit que le système proposé satisfait à toutes les exigences de la situation. La dépense pour la construction de la vanne, de la porte résultante et de l'aqueduc avec puisard ne s'élèvera qu'à 1200 francs. Cette dépense doit être supportée par l'Etat et la ville. La pompe coûtera 1700 francs et la locomobile 3500 francs. Compte tenu de la décision du 25 juillet 1868, ces dernières dépenses doivent rester entièrement à la charge de la ville, mais il est probable que celle-ci pourra utiliser ailleurs ces engins pendant la plus grande partie de l'année, ou même qu'elle pourra s'entendre avec un industriel qui mettrait la locomobile à sa disposition au moment des inondations. Il y a lieu de remarquer, du reste, que c'est la ville elle-même qui par la délibération du 11 mai 1866 a demandé à conserver la propriété de ce matériel et à être chargée de son entretien. L'avant projet avait porté la dépense à 1500 francs pour la deuxième section ; on sait qu'elle ne dépassera pas 6400 francs. Cette dépense est très faible relativement au résultat à obtenir ;

— Troisième section (quartier du sablar) : cette partie de la ville est baignée par l'Adour depuis le pont de Dax jusqu'au pont du chemin de fer dont la levée

insubmersible rejoignant la route départementale n°2 enveloppe le quartier du Sablar et une partie des marais de Saint-Paul, de telle sorte que les travaux de défense contre les inondations doivent être tous compris sur le bord même du fleuve. Nous proposons de construire une levée insubmersible qui, partant de la rampe du pont de Dax, devant la maison Paul Gardilanne, passerait devant les ateliers Poujouan et viendrait aboutir à la levée qui borde le chemin latéral près du pont du chemin de fer. La largeur de cette levée serait provisoirement réduite à 4,00 m en couronne dans la partie établie sur l'alluvion, afin de diminuer le cube des terrassements devant les ateliers Camjouan. La largeur serait aussi grande que possible. Les talus de la levée seraient protégés du côté du fleuve par un revêtement en moellons ordinaires et des plantations. Enfin, deux cales doubles de 6 mètres de largeur chacune assureraient les communications avec l'alluvion. La dépense estimée à 36000 francs doit être supportée par l'Etat et la ville. Nous avons étudié, d'après les indications de l'avant-projet, la construction d'une levée qui aurait suivi la berge actuelle du fleuve sur toute sa longueur. La dépense, dans ce cas, n'aurait été que de 27000 francs. Mais cette solution a dû être écartée pour les motifs suivants : 1- le nouveau tracé fait disparaître deux érosions profondes qui se sont produites dans les berges à la suite des inondations ; 2- Il permet d'élargir de près de 20 mètres la place du commerce qui est le siège d'une très grande fréquentation les jours de marché ; 3- Il rapproche le chemin de halage du chenal navigable et du port qui se trouvent sur l'autre rive et fait disparaître la lacune qu'offre ce chemin près de la maison Gendilanne ; 4- L'ancien tracé par son rapprochement des constructions exposait l'Etat et la ville à des demandes d'indemnités qui ne sont pas à redouter avec le nouveau tracé.

— Quatrième section (quartier Bibi) : La disposition des lieux se prête assez difficilement à l'exécution des travaux de défense contre les inondations. Nous plaçons la crête des ouvrages à 5,60 m au-dessus de l'étiage. La crue de 1856 s'étant élevée à 5,48 m sur ce point, il restera encore une hauteur libre de 0,18 m. Si on voulait le porter à 6,00 m comme pour les autres sections, on serait obligé de modifier le niveau de la place Sainte-Marguerite et de changer les accès de l'établissement thermal et des maisons Dangoumau. On fera un remblai de quelques centimètres sur la place Sainte-Marguerite et on réparera les deux brèches faites au mur de soutènement de cette place. Le mur de la façade nord de l'établissement sera consolidé par un rempiètement en maçonnerie de briques et ciment sur environ 0,30 m d'épaisseur moyenne. Le même travail sera exécuté à la façade de la première maison Dangoumau. Entre cette maison et l'établissement thermal, on établira un batardeau formé de deux lignes de poutrelles s'appuyant sur des fermes mobiles en fonte et comprenant un massif d'argile. Le batardeau reposera sur une couche de béton dont l'épaisseur variera de 0,50 à 1,00 mètre. En temps ordinaire, les fermes en fonte seront enlevées et déposées à proximité et les rainures dans lesquelles elles sont engagées à leur pied seront couvertes par des madriers mobiles en chênes de manière à ne pas gêner la circulation des voitures. Il ne sera apporté aucune modification aux ouvertures des maisons Dangoumau qui pourront

être facilement fermées en temps d'inondation par des volets et les portes mobiles. Les murs de la troisième maison seront consolidés comme ceux de la première et de l'établissement thermal par un rempiètement en maçonnerie de brique et ciment. Une terrasse insubmersible sera établie sur le côté gauche de l'allée Dangoumau. L'aqueduc qui jette les eaux de l'établissement thermal dans l'Adour sera fermé par un clapet et on installera sur la place Sainte-Marguerite un appareil hydraulique dans le système de celui qui est prévu pour le quartier de la Fontaine Chaude. La dépense de cet appareil est entièrement à la charge de la ville et doit s'élever à 45 francs. Nous avons d'abord songé à jeter les eaux de la Fontaine chaude dans l'égout des bains thermaux afin de n'avoir plus qu'un seul appareil hydraulique, mais nous avons dû renoncer à cette solution par mesure d'économie. Il est [...] du reste que les travaux de chaque section soient établis indépendamment les uns des autres, peut-être aussi sera-t-il possible à la ville de s'entendre avec la société des bains thermaux pour utiliser en commun les nouveaux engins à acquérir. La dépense totale pour la quatrième section est évaluée à 1200 francs.

Conclusions : Les dépenses à faire pour défendre la ville de Dax contre les inondations sont donc les suivantes : 31 500 francs à la charge de l'Etat et 25 400 francs à la charge de la ville. Nous considérons la dépense totale de 56 900 francs comme très peu élevée relativement au résultat que l'on se propose d'obtenir. Nous ne croyons pas qu'il existe en ce moment en France une seule ville dont la situation soit aussi mauvaise que celle de Dax au point de vue de la défense contre les inondations. Depuis 1837 seulement, c'est-à-dire en 33 années, Dax a été plus ou moins inondé 54 fois, 25 fois l'inondation a dépassé 4,5 mètres et 6 fois elle a été supérieure à 5,00 mètres. Il est très certain que toutes ces inondations, outre les inconvénients qu'elles ont présenté pour la salubrité publique, ont entraîné des pertes matérielles qui représentent une valeur bien supérieure à celle des travaux que l'on propose d'exécuter. Tout le monde a conservé le souvenir des inondations de 1843, 1855, 1856 et 1865, mais on a oublié celle du 6 avril 1770 qui a culbuté le vieux pont de pierre, renversé le quai du marché aux grains et emporté les deux grandes levées de Saint-Paul et de Coupe-gorge sur 100 mètres de longueur. Or, il ne faut pas se dissimuler aujourd'hui que la ville a pris d'importants développements en dehors de l'ancienne enceinte et notamment sur la rive droite de l'Adour et ce sont des ruines que dans l'état actuel des choses une inondation pareille à celle de 1770 laisserait après elle. Les travaux projetés contribueront à embellir tout naturellement ceux de la rive droite. Tout travail de luxe a été cependant soigneusement écarté car on n'a pas oublié que ce n'était point une œuvre d'agrément pour une population que l'on avait en vue, mais bien une œuvre de sécurité (AD 40, 3 S 141).

[10] 1870 (15 juillet) : Plan général des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations (AD 40, 3 S 141).

[11] 1870 (16 octobre) : Lettre du maire de Dax au préfet des Landes l'informant qu'une commission composée de 5 personnes allait être formée en vue d'examiner

les déclarations consignées au registres de l'enquête pour ou contre le projet de travaux à exécuter pour la ville de Dax contre les inondations, d'entendre les ingénieurs et toutes les personnes qu'elle jugerait utile de consulter afin de donner un avis motivé (AD 40, 3 S 141).

[12] 1870 (29 novembre) : Lettre de l'ingénieur en chef des ponts et chaussés au préfet des Landes lui demandant de mettre à l'enquête publique le projet de défense de la ville de Dax contre les inondations de l'Adour (AD 40, 3 S 42/1).

[13] 1871 (4 août) : Rapport de l'ingénieur ordinaire au sujet de la berge des Baignots endommagée par une inondation survenue au mois de janvier de la même année. S'agissant de l'allongement de l'aqueduc LM par lequel s'écoulent les eaux de l'établissement thermal du Sieur Marion, l'ingénieur, considérant qu'il n'intéresse en aucune façon le service de la navigation, considère qu'il doit être laissé à la charge de la ville (AD 40, 3 S 42/1).

[14] 1871 (26 septembre) : Lettre de l'ingénieur en chef des ponts et chaussés au préfet des Landes l'informant que l'enquête publique relative au projet de défense de la ville de Dax contre les inondations de l'Adour, qui a eu lieu entre le 18 décembre 1870 et le 7 janvier 1871, ayant remporté l'approbation générale des intéressés, il y a lieu de déclarer, sans tarder, ces travaux d'utilité publique (AD 40, 3 S 42/1).

[15] 1871 (6 octobre) : Lettre du sous-préfet de Dax au préfet des Landes l'informant que par délibération, le conseil municipal de Dax demande la prompte exécution du projet relatif à la construction d'un quai sur la rive droite de l'Adour et déclare que la ville est prête à verser dès à présent sa part contributive dans la dépense (AD 40, 3 S 42/1).

[16] 1873 (21 janvier) : Lettre du capitaine, commandant de la gendarmerie de Dax, au préfet des Landes l'informant de l'évolution des inondations en cours dans la ville de Dax. Il indique que "depuis 1856, sa crue n'a jamais été aussi élevée. [...] Le faubourg du Sablar, la rue de la Fontaine chaude et le boulevard de la Marine sont inondés ; les caves en rez-de-chaussée sont pleines d'eau, mais aucun malheur n'est encore à déplorer" (AD 40, 3 S 18).

[17] 1873 (23 janvier) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet des Landes l'informant de la marche de la crue de l'Adour et de la Midouze. "Hauteur des eaux à Dax le 22 janvier à 8h00 du matin : 3,03 mètres ; à 18h00 : 3,35 mètres ; le 23 janvier à 8h00 : 4,70 mètres, à 1h00 du matin : 4,88 mètres. L'eau envahit les deux sections du Sablar : le quartier de la Fontaine chaude et le boulevard de la Marine sont inondés. Pour la partie inférieure du cours de l'Adour, la crue est jusqu'ici modérée et il y a lieu d'espérer qu'elle ne sera pas très forte ; c'est à Dax qu'elle a le plus de gravité" (AD 40, 3 S 18).

[18] 1873 (24 janvier) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet des Landes l'informant de la marche de la crue de l'Adour et de la Midouze à 10h00. "A Dax, la crue qui

était presque stationnaire hier soir à la cote 4,99 mètres a repris une ascension rapide et a marqué 5,22 mètres à minuit et 5,28 mètres à 7h00 du matin. C'est très alarmant et il est à craindre que l'inondation n'ait des conséquences graves surtout à Dax" (AD 40, 3 S 18).

[19] 1873 (24 janvier) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet des Landes l'informant de la marche de la crue de l'Adour et de la Midouze à 14h00. "La plus grande crue dont nous ayons la tradition pour le Bas-Adour est celle du 6 avril 1770 qui a marqué à Dax 6,70 mètres. Vient au second rang, celle du 13 mai 1856 qui a atteint à Dax 5,49 mètres. La crue actuelle marque en ce moment à Dax 5,28 mètres. Elle dépasse déjà de 0,07 mètres celle du 23 janvier 1871 qui occupait jusqu'à présent le 3^e rang et dont la cote était de 5,21 mètres. Il est probable que la crue actuelle atteindra celle de 1856 si elle ne la dépasse pas" (AD 40, 3 S 18).

[20] 1873 (15 février) : Lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées au préfet des Landes lui suggérant de traiter distinctement le projet du port de Dax et celui des travaux de défense de la ville contre l'inondation (AD 40, 3 S 42/1).

[21] 1873 (22 mars) : Etat de répartition de la somme de 1480 francs restant disponible sur l'allocation de 2000 francs mise à disposition des Ponts et chaussées par le ministre des travaux publics. Propositions présentées par la commission en faveur des victimes de l'inondation qui ont eu à subir des dégradations dans leurs logements ou des pertes de mobilité, marchandises et autres (AD 40, 3 S 18).

[22] 1873 (4 juin) : Décret du président de la République déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour défendre la ville de Dax contre les inondations de l'Adour pour un montant de 47 000 francs dont 15 700 à la charge de la ville de Dax et 31 500 à la charge de l'Etat (AD 40, 3 S 42/1 et 3 S 141).

[23] 1873 (4 juin) : Ampliation du décret du 4 juin 1873 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour défendre la ville de Dax contre les inondations de l'Adour. Le ministre des travaux publics prie le préfet d'inviter les ingénieurs à rédiger un projet définitif des travaux modifiant les dispositions du projet présenté le 15 juillet au 25 novembre 1870 dans le sens des observations suivantes : A- Dans le quartier de la Fontaine chaude, la porte roulante sera remplacée par un batardeau en poutrelles dont les rainures seront préparées vers l'amont du viaduc du lavoir ; B- Dans le quartier Bibi, le batardeau du boulevard de la Marine sera établi avec un seul rang de poutrelles (AD 40, 3 S 42/1).

[24] 1873 (21 juin) : Décision ministérielle notifiant le décret déclaratif d'utilité publique de l'ensemble des ouvrages prévus à l'avant projet de défense de Dax et demandant la production de projets définitifs pour chacune des sections comprises au programme général, à savoir : 1- le quartier de la Fontaine chaude ; 2- le quartier du Sablar et 3- le quartier de Bibi (AD 40, 3 S 141).

[25] 1873 (29 juillet) : Dessins de détail des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier de la Fontaine chaude (AD 40, 3 S 141).

[26] 1873 (1^{er} août) : L'ingénieur en chef envoie au préfet des Landes le premier projet partiel des travaux à exécuter pour défendre le quartier de la Fontaine chaude pour un montant estimé de 1200 francs (AD 40, 3 S 141).

[27] 1873 (3 octobre) : Plan des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier du Sablar (AD 40, 3 S 141).

[28] 1873 (13 octobre) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet des Landes accompagnant le projet partiel des travaux de défense contre les inondations du quartier du Sablar résultant de la modification sur quelques points de l'avant-projet, pour un montant de 36 000 francs (AD 40, 3 S 42/1).

[29] 1873 (24 octobre) : Projet définitif des travaux destinés à mettre à l'abri des inondations le quartier du Sablar à Dax (cité dans AD 40, 3 S 42/1).

[30] 1873 (6 novembre) : Lettre du Ministre des travaux publics au préfet des Landes approuvant le projet définitif des travaux de défense destinés à protéger le quartier de la Fontaine chaude contre les inondations de l'Adour. Ce projet a été dressé en exécution de la décision ministérielle du 21 juin dernier qui, après avoir notifié le décret déclaratif d'utilité publique des travaux à exécuter pour mettre la ville de Dax à l'abri des inondations de l'Adour, invite Messieurs les ingénieurs à rédiger les projets de détail (AD 40, 3 S 42/1 et 3 S 141).

[31] 1874 (23 janvier) : Lettre du Ministre des travaux publics au préfet des Landes approuvant le projet définitif des travaux de défense destinés à protéger contre les inondations de l'Adour le quartier du Sablar. Les travaux comprennent : la construction d'une levée insubmersible faisant chemin de halage ; l'établissement de trois cales de descente vers l'Adour pour le chargement et le déchargement des marchandises ainsi que pour le service de halage. La dépense est évaluée à la somme de 36 000 francs, la ville de Dax devant payer le tiers de ces travaux, soit 12 000 francs. Les ingénieurs demandant l'approbation du projet et l'autorisation d'adjuger immédiatement les travaux, le Ministre approuve le projet et autorise l'adjudication (AD 40, 3 S 42/1 et 3 S 141).

[32] 1874 (5 mars) : Le directeur général des Ponts et chaussées, agissant par délégation du ministre des travaux publics, approuve les projets présentés par les ingénieurs pour la réparation des dégâts causés par les crues de janvier 1873, tant sur le Haut Adour, que sur la Midouze et le Bas Adour entre le Hourquet et le bec des Gaves pour un montant total de 54.000 francs (AD 40, 3 S 18).

[33] 1874 (16 mars) : Lettre de l'ingénieur en chef Crouzet au préfet des Landes au sujet des travaux engagés dans le cadre de la protection du quartier du Sablar contre les inondations. Les travaux de ce projet, approuvé le 23 janvier 1874 et adjugé le 24 février, ayant débuté, l'ingénieur en chef demande au préfet d'insister

auprès du maire de Dax afin qu'il verse dans les caisses du Trésor la somme de 12 000 francs (AD 40, 3 S 42/1).

[34] 1874 (25 avril) : Dessins d'ensemble des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations ; 4^{ème} section : quartier Bibi (AD 40, 3 S 141).

[35] 1874 (20 mai) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet des Landes accompagnant le projet partiel des travaux de défense contre les inondations du quartier Bibi ou de la Marine résultant de la modification, sur quelques points de l'avant-projet, pour un montant de 10 000 francs (AD 40, 3 S 42/1).

[36] 1874 (5 juin) : Approbation par le conseil municipal de Dax du versement de la somme de 12000 francs dûe par la ville pour sa part contributive dans les travaux destinés à mettre le quartier du Sablar à l'abri des inondations (AD 40, 3 S 141).

[37] 1874 (16 juin) : Lettre de l'ingénieur en chef demandant au préfet des Landes de demander au maire de Dax de procéder au versement de la somme de 12000 francs voté par le conseil municipal pour sa part contributive aux travaux destinés à mettre le quartier du Sablar à l'abri des inondations (AD 40, 3 S 42/1).

[38] 1874 (11 août) : Lettre du Ministre des travaux publics au préfet des Landes approuvant le projet définitif des travaux de défense destinés à protéger contre les inondations de l'Adour le quartier de Bibi à Dax. Les travaux comprennent : un vannage destiné à empêcher l'introduction des eaux de l'Adour par l'égout des anciens fossés ouest de la ville ; un puisard dans lequel se rendront les eaux chaudes et les eaux pluviales (et ménagères), lesquelles doivent être enlevées par une pompe à vapeur ; un barrage mobile servant à fermer le boulevard de la Marine pendant les inondations ; une digue en terre placée sur le côté gauche de l'allée de Berdot et reliant la dernière maison Dangoumau à un point insubmersible situé à l'extrémité de ladite allée ; divers ouvrages accessoires. La dépense est fixée à 10000 francs dont 3300 à la charge de la ville de Dax (AD 40, 3 S 42/1 et AD 40, 3 S 141).

[39] 1874 (3 septembre) : Rapport de l'ingénieur ordinaire déclarant son souhait de voir procéder sans retard à l'adjudication des travaux de protection contre les inondations du quartier de Bibi (AD 40, 3 S 42/1).

[40] 1875 (27 juillet et 3 août) : Autorisation du préfet des Landes faite à l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées d'engager la somme de 100 000 francs allouée par décision ministérielle du 29 juin pour la réparation de diverses infrastructures suite à l'inondation de l'Adour. Ces travaux concernent notamment : la construction d'une terrasse, l'allongement d'un aqueduc et la réparation du perré situé en amont du pont du chemin de fer à Dax ; l'achèvement de la lacune que présente la digue au Sablar, à Dax, au regard de la maison Pauc ; la réparation de la crevasse du chemin de halage près du pont de la barthe à Saubusse (AD 40, 3 S 16).

[41] 1876 (14 octobre) : Décret d'utilité publique du Président de la République en vue de la réalisation des travaux nécessaires à la construction d'un port sur la rive droite de l'Adour, en amont du pont de Dax, et pour la défense d'une partie du quartier du Sablar contre les inondations. La dépense évaluée à 112 000 francs est répartie à hauteur de 100 000 francs pour l'Etat et de 12 000 francs pour la ville de Dax (AD 40, 3 S 43).

[42] 1876 (sd) : Plan parcellaire des travaux destinés à mettre la ville de Dax à l'abri des inondations : quartier du Sablar (AD 40, 3 S 141).

[43] 1883 (3 avril) : Lettre du ministre des travaux publics au préfet des Landes portant sur la remise à la ville de Dax des ouvrages mobiles servant à la protection du quartier Bibi en temps de crue et de leur entretien, "les ingénieurs devant désormais s'abstenir de suppléer à l'action de l'administration municipale" (AD 40, 3 S 141).

[44] 1883 (11 mai) : Procès verbal de remise à la ville de Dax des ouvrages servant à la défense du boulevard de la Marine contre les inondations de l'Adour, à savoir : 1- Une vanne destinée à empêcher l'introduction des eaux de l'Adour par l'égout des anciens fossés ouest de la ville et la clef pour la manœuvre de cette vanne. La fermeture a lieu lorsque les eaux atteignent la cote 4,80 m au-dessus de l'étiage ; 2- Un puisard dans lequel se rendent les eaux pluviales ou ménagères de l'intérieur. Cet ouvrage est situé dans le jardin des thermes ; 3- Un aqueduc construit dans la propriété Duconguéré et servant, pendant la mise en place du barrage mobile, à conduire les eaux de la route départementale n°2 dans la prairie Dangoumau ; 4- Un barrage mobile pour fermer l'entrée du boulevard de la Marine ; 5- Des ouvrages en bois pour la fermeture des portes et des croisées de la maison Dangoumau ; 6- Une petite vanne pour fermer un égout situé dans l'angle ouest de la sixième porte ; 7- Une digue en terre placée sous le côté gauche de l'allée de Berdat et reliant la maison Dangoumau à un point insubmersible situé à l'extrémité de ladite allée ; 8- Une vanne placée sous cette digue destinée à empêcher l'introduction des eaux de l'Adour dans la prairie Dangoumau. Cette vanne est fermée à 2,50 m au-dessus de l'étiage ; 9- Un aqueduc conduisant les eaux de la fontaine Sainte-Claire dans l'égout des anciens fossés ouest de la ville. Cet aqueduc part de la rue des Capucins et se raccorde à l'égout à l'entrée de la rue d'Eyrose. Sur les lieux, Monsieur le maire de Dax a présenté plusieurs observations visant à s'opposer à la remise par l'Etat, à la ville, des travaux de défense au quartier Bibi, indiquant notamment que rien dans la loi d'intérêt général du 11 mai 1858, ni dans les décrets des 15 août 1858 et du 4 juin 1873 ne fait l'obligation à la ville de prendre en charge la mise en œuvre et le fonctionnement des travaux de défense (AD 40, 3 S 141).

[45] 1883 (5 septembre) : Défense au pourvoi formé par la ville de Dax devant le Conseil d'Etat contre la décision ministérielle et l'arrêté préfectoral ordonnant la remise à la municipalité, par le service des ponts et chaussées, des travaux de défense du quartier Bibi (AD 40, 3 S 141).

[46] 1884 (sd) : Défense au pourvoi formé par la ville de Dax devant le conseil d'Etat contre la décision ministérielle et l'arrêté préfectoral ordonnant la remise à la municipalité par le service des Ponts et chaussées des travaux de défense du quartier Bibi ; Plan des lieux (AD 40, 3 S 141).

[47] 1885 (25 mars) : Quai de Dax. Plans des lieux dressé par l'ingénieur ordinaire pour être joint à son rapport en date de ce jour (AD 40, 3 S 141).

[48] 1885 (18 décembre) : Arrêt du Conseil d'Etat statuant au contentieux sur le rapport de la section du contentieux tendant à obtenir l'annulation d'une décision du ministre des travaux publics en date du 3 avril 1883 et d'un arrêté du préfet des Landes en date du 30 avril 1883 prescrivant la remise à la ville de Dax des travaux de défense du quartier Bibi contre les inondations de l'Adour et mettant à sa charge l'entretien de ces ouvrages et leur fonctionnement en temps de crue. Le conseil d'Etat annule les décisions sur-citées et rejette les conclusions à fins de dépens de la ville de Dax avancées par les services de la préfecture (AD 40, 3 S 141).

[49] 1885 (26 décembre) : Arrêt du conseil d'Etat annulant l'arrêté préfectoral du 30 avril 1883 qui avait ordonné, en exécution d'une décision ministérielle du 3 du même mois, la remise à la municipalité de ladite ville des ouvrages de défense du quartier Bibi contre les inondations de l'Adour (AD 40, 3 S 43).

[50] 1894 (13 avril) : Rapport de l'ingénieur ordinaire au sujet de la réparation des dégâts occasionnés aux digues et déversoirs faisant partie des travaux de défense de la ville de Dax contre les inondations (AD 40, 3 S 140).

[51] 1895 (11 juillet) : Plan (au 1/5.000^e) et profil (au 1/200^e) des digues de défense de la ville de Dax (AD 40, 3 S 141).

[52] 1896 (28 mars) : Exhaussement de la Plantation. Déviation du ruisseau de l'estey ; plan, profils et coupes dressés par l'ingénieur des ponts et chaussées (AD 40, 3 S 141).

[53] 1898 (13 octobre) : Lettre de l'ingénieur en chef au préfet lui demandant de rappeler à la municipalité de Dax les engagements qu'elle doit souscrire suite à la présentation du projet demandé par le Ministre des travaux publics de mise à l'abri des inondations le quartier du Sablar (AD 40, 3 S 43).

[54] 1901 (10 juin) : Plan général de la construction d'un **quai à Dax** demandée par divers pétitionnaires (AD 40, 3 S 141).

[55] 1905 (4 février) : Plan général du projet des travaux de défense des remblais contre les crues de l'Adour : exhaussement de la plantation (AD 40, 3 S 141).

[56] 1905 (4 février) : Note de l'ingénieur des ponts et chaussées à l'appui du projet d'exhaussement de la Plantation. Dans le projet présenté le 14 octobre 1904, les remblais exécutés par le service de la navigation de l'Adour avec les sables dragués

dans le lit de la rivière devaient être protégés par des perrés maçonnés et par des digues de défense. Le conseil municipal de Dax ayant émis le vœu qu'un mur de soutènement soit substitué au perré prévu le long du fleuve, le projet initial est remanié et présenté dans tous ses détails. Le montant estimatif est de 28000 francs (AD 40, 3 S 141).

[57] 1908 (17 décembre) : Le conseil municipal de Dax vote une somme de 10000 francs pour la contribution de la ville aux dépenses des travaux nécessaires en vue d'améliorer la navigabilité de l'Adour et de la Midouze entre Mont-de-Marsan et Dax. Le compte-rendu de séance précise que "la ville de Dax, outre des motifs d'ordre général qu'elle a de s'intéresser à la réalisation de ce projet, a un intérêt tout particulier à cette réalisation, car il est certain qu'une partie du produit des dragages qui seront effectués dans le lit de l'Adour pourra et devra être déversé sur les terrains de la Plantation qui n'ont pas été remblayés faute de crédits, ce qui permettra d'étendre l'exhaussement de la Plantation jusqu'à la berge de l'estey, comme cela avait été projeté" (AD 40, 3 S 18).

[58] 1909 (22 février) : Travaux de défense du **quartier du Sablar** à Dax contre les inondations de l'Adour. Plan des travaux de défense des quartiers du boulevard de la marine et de la Fontaine-Chaude (AD 40, 3 S 141).

[59] 1913 (23 janvier) : Plan général des travaux de défense de l'ancien **quartier Bibi**, 4^{ème} section (AD 40, 3 S 141).