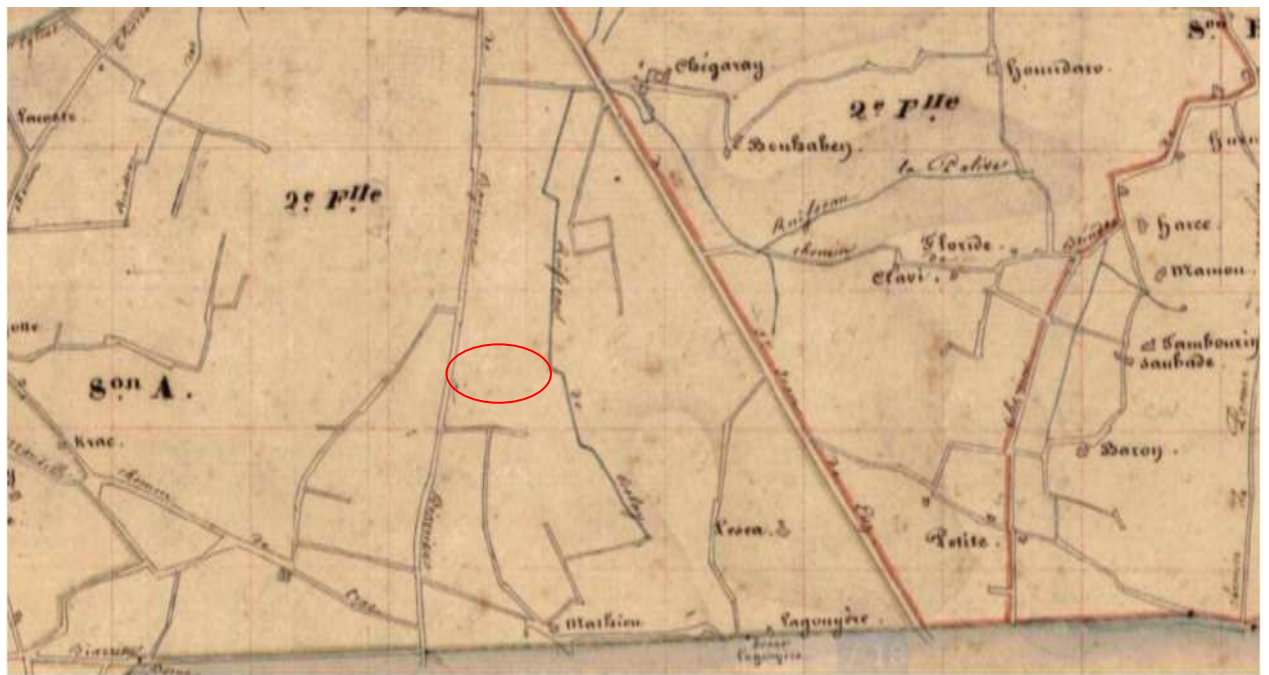


Cette fiche a pour objet de recenser l'ensemble des données acquises par Anglet Patrimoines se rattachant à la rue étudiée.

Rue des Chèvrefeuilles



En 1831 la rue n'existait pas, on aperçoit la limite des parcelles sur laquelle elle sera construite



Plans cadastraux 1831

Reportage photographique de 1928¹

Construction de la rue des chèvrefeuilles



L'alignement de platanes visible devant les maisons correspond à celui de la "route nationale N°10 embranchement de Biarritz", qui est aujourd'hui l'avenue de Biarritz. Ces trois maisons existent toujours et sont respectivement situées aux numéros 74, 72 et 70 (les Fougères) de l'avenue de Biarritz



La rue des Chèvrefeuilles a été terrassée à la main sur une profondeur de 50 à 60cm



Au loin, dans le bas-fond, on pouvait apercevoir la voie du tramway "Bayonne-Lycée-Biarritz" ou BLB. L'emplacement de cette voie a été utilisé ultérieurement pour la construction de l'allée des Grillons.

¹ Cette série de photos nous a été remise par un sympathisant qui les a trouvées dans un lot acheté dans une brocante et dont il ne savait pas à quoi elles correspondaient.



Les barrières sur la droite de la photo correspondent à la clôture de la maison Béthicotz



Photo aérienne de 1938 (IGN)

*En 1938, la rue était achevée et desservait de nombreuses maisons.
À l'ouest de cette rue, on pouvait apercevoir les villas appelées "La Bicoque" et « Bethicotz »*



Photo 2017 (Google)



Ancien tracé du BLB



Vue aérienne 2020 (Google)

Histoire du BLB



Tracé du BLB 1926 (carte du syndicat d'initiative)

La rue des primevères n'était pas encore construite.



Traction-vapeur: ouverture le 1er novembre 1888. Locomotives à chaudière centrale et plateforme de conduite utilisées jusqu'à la disparition totale. Le B.L.B., sur la route de Biarritz, circulait au milieu de la chaussée. Il fut mis par la suite sur le trottoir, aux dépens des platanes.

Du 1er au 31 janvier 1914 ; période de traction mixte (vapeur et électricité) traction électrique à dater du 1^{er} février 1914. Service mixte tram-bus sur la ligne de Biarritz à dater du 7/12/1946 ; suppression des trams sur la même ligne à dater du 3/6/1948. Sur la ligne du Lycée, à dater du 23/6/1948. Sur la ligne de la Barre le 1/10/1948.

Les deux motrices utilisées un temps sur la ligne du Lycée, de type plus petit que les motrices classiques, furent d'abord destinées à assurer des navettes Gare du MIDI - Gare du B.A.B. Elles furent d'abord munies de perches à trolley, qui déraillaient, si l'on peut dire, assez souvent ; d'où la mise en service, peu après, de l'archet Standard.

Les remorques de 1^{ère} classe avaient leurs sièges revêtus de cuir ou de velours rouge (passablement mangé par les mites hélas les derniers temps ...)

La voie était double depuis la gare du B.A.B. jusqu'à la place Saint-Esprit. Dans la première phase, un tronçon de voie longeait la place d'Armes, dans le prolongement de la rue Thiers. Ce tronçon, de quelques dizaines de mètres, fut d'abord conservé comme terminus intermédiaire pour la ligne du Lycée ; puis comme voie de garage pour les remorques du Lycée pendant les heures creuses. Dans une seconde phase, le B.L.B. traversa les deux ponts mais s'arrêta place Saint-Esprit (voies en cul de sac entre la Fontaine et l'entrée de la rue Sainte-Catherine). Dans une troisième phase fut réalisée la raquette autour de l'église Saint-Esprit, quand fut aménagé le dégagement de la place de la gare (démolition de l'ancienne Inscription Maritime et des dernières maisons du bas de la rue Maubec). Cette raquette fut alors utilisée par le B.L.B. et les V.F.D.M. conjointement, ces derniers ayant gardé jusqu'alors leur terminus propre au bout de la place d'Armes, au niveau du Square. Cette fameuse raquette devait même être utilisée par le B.A.B., mais la longueur considérable des motrices Raghenò y mit obstacle, à hauteur du virage situé à droite de l'entrée de l'église Saint-Esprit. Un projet de rectification, sinon du virage, du moins de l'angle de l'église fut bien établi, mais il ne vit jamais le jour. Les essais avec une motrice Raghenò eurent lieu un matin à l'aube, mais la malheureuse dut rebrousser chemin à contre-voie jusqu'à la place d'Armes.

En vue de la prolongation du B.A.B. jusqu'à la gare du MIDI, une ébauche d'aiguille fut installée immédiatement après l'angle du trottoir de la Féria ; inutile d'ajouter qu'elle ne fut jamais utilisée (et pour cause) c'est d'ailleurs la mise en service du B.L.B. jusqu'à la gare du MIDI qui entraîna la compagnie à poser la double voie jusqu'à la gare du B.A.B. Elle eut d'ailleurs été fort bien inspirée de poursuivre les travaux jusqu'à Saint-Léon ; le terrain s'y prêtait fort bien et une bien meilleure circulation des trams aurait été obtenue de ce fait (indépendance du trafic sur les branches Biarritz et Lycée ; pas d'attente de croisement à Saint-Léon ou à la halte des Arènes).

Une remarque sur le terminus du Lycée : l'aiguille finale (côté Maignon) était "Toile" (sans ressort de rappel...) Ce terminus était irrationnel ; il aurait dû être prolongé au pont de Maignon, où une halte S.N.C.F. aurait été la bienvenue et aurait pu amener au B.L.B. un appoint de clientèle non négligeable.

A Biarritz, le B.L.B. ne faisait que croiser en deux points les V.F.D.M. (avenue Lebas et avenue de la Reine Victoria). Et malgré l'extrême voisinage des deux lignes au terminus B.L.B., elles n'avaient pas le moindre point de jonction.

Docteur VAILLANT

Extrait de la Revue d'Histoire des Communications du Midi, 1960



RESUME

Dans les années 1920, grâce en partie au BLB, le quartier du Jardin d'Hiver à Biarritz a connu un développement urbain qui s'est étendu sur la commune d'Anglet.

C'est à cette époque que des villas d'architecte ont été construites le long de la « route nationale 10, embranchement vers Biarritz ». Par la suite, de nouvelles voies ont été aménagées à partir de cette route, permettant ainsi l'urbanisation du quartier de Chassin à Anglet.

Le BLB (Bayonne-Lycée-Biarritz) a été inauguré le 1er novembre 1888. Il a d'abord utilisé des locomotives à traction-vapeur, puis est passé à la traction mixte (vapeur et électricité) avant de devenir entièrement électrique en 1914. Des services mixtes tram-bus ont été introduits mais les trams ont été progressivement supprimés sur différentes lignes à partir de 1948.

L'itinéraire du BLB a connu des modifications, passant du milieu de la chaussée au trottoir. La voie était double jusqu'à la place Saint-Esprit, avec des terminus intermédiaires et des voies de garage pour les remorques. Une raquette a été réalisée autour de l'église Saint-Esprit, permettant aux véhicules du BLB et des V.F.D.M. de partager la même voie. Cependant, des projets d'extension du BLB jusqu'à la gare du MIDI et à Saint-Léon n'ont pas abouti.

Des motrices spéciales ont été utilisées sur la ligne du Lycée et des remorques de première classe avec des sièges en cuir ou en velours rouge étaient en service. Le BLB croisait les V.F.D.M. en deux points à Biarritz, mais il n'y avait pas de connexion directe entre les deux réseaux.

En résumé, le BLB est un système de transport historique qui a évolué de la traction-vapeur à l'électrification. Il a connu des ajustements d'itinéraire et des interactions avec d'autres lignes, mais certaines extensions prévues n'ont jamais été réalisées.