

## SOMMAIRE

- Les caractères originaux du Pays de Buch (IV) .....	1
(Fernand LABATUT)	
- A propos du "Grand Malheur" (I) .....	35
(Michel BOYÉ)	
- Jasmin en Pays de Buch .....	49
(Michel JACQUES)	
- Familles du Pays de Buch : les Dignac (suite et fin) .....	63
(Michel BOYÉ)	
- L'odyssée malheureuse du <i>White Bird</i> .....	67
(Jean-Christian RUSTIQUE)	
- Pierres et sites .....	84
(Roger CASTET)	
- Textes et documents .....	87
- Notes de lecture .....	88
(Eliane KELLER, Robert AUFAN)	
- Vie de la société .....	92

## "REGARDS SUR LE PAYS DE BUCH"

(ouvrages parus, en vente en librairie ou par la Société)

- La Révolution à La Teste - 1789-1794  
(Fernand Labatut - 90 F)
- Histoire des produits résineux landais (épuisé)
- Oeuvres de Guillaume Desbiey (80 F)
- La Ville d'Hiver d'Arcachon (2<sup>e</sup> édition)  
(guide itinéraire - 20 F)
- Marais et forêts sur les bords du Lac de Cazaux  
(guide itinéraire - 10 F)
- Le littoral gascon et son arrière-pays (I) (épuisé)
- Le littoral gascon et son arrière-pays (II)  
(actes du colloque - Arcachon octobre 1992 - 100 F)
- Pays de Buch et Côtes du Médoc, par Cl. Masse (30 F)
- La Naissance d'Arcachon - 1823-1857 (2<sup>e</sup> édition)  
(Robert Aufan - 80 F)
- L'ostréiculture arcachonnaise  
(actes du colloque - Gujan-Mestras octobre 1994 - 80 F)
- Osiris, l'oncle d'Arcachon (75 F)  
(Jean-Pierre Ardoin Saint Amand)
- Les origines de l'ostréiculture arcachonnaise  
(Robert Aufan - 20 F)
- Souvenirs d'un directeur des douanes (1855-1904)  
(Jean Paloc - 110 F)

Directeur de la publication : M. BOYÉ  
 Dépôt légal : 4<sup>e</sup> trimestre 1998  
 Commission paritaire de presse N° 53247  
 26<sup>e</sup> année - Imprimerie Darrigade - Arcachon

Prix : 45 francs

I.s.s.n. 0339 - 7947

NUMÉRO 98

4<sup>e</sup> trimestre 1998



BULLETIN de la  
**Société Historique et Archéologique**  
 d'ARCACHON et du PAYS de BUCH

**La Société Historique et Archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch** (et communes limitrophes), fondée en novembre 1971, a pour but de recenser, conserver et mettre en valeur tout ce qui intéresse l'histoire de la région, de l'époque préhistorique aux événements actuels, de susciter de l'intérêt pour son passé, de satisfaire la curiosité historique ou le besoin d'information du public.

### COTISATION - ABONNEMENT

- 1) - Elle couvre la période du 1er janvier au 31 décembre, quelle que soit la date d'adhésion. Elle se renouvelle par tacite reconduction. Les personnes qui adhèrent en cours d'année reçoivent les bulletins de cette année déjà parus.
- 2) - Le taux est fixé lors de l'assemblée générale annuelle.  
**Année 1998 : 120 F.** (cotisation de soutien à partir de 150 F donnant droit à des tarifs préférentiels sur les livres et un cadeau).
- 3) - Le paiement s'effectue :
  - soit par virement postal direct :  
**Société Historique et Archéologique d'Arcachon**  
**4486 31 L Bordeaux**
  - soit par chèque bancaire au nom de la Société et adressé au trésorier : M. Robert Aufan, 56 bd du Pyla - 33260 LA TESTE-DE-BUCH.
- 4) - Le renouvellement doit être effectué avant le 31 mars.

### *PAYS DE BUCH*

*Arcachon – La Teste de Buch – Gujan-Mestras*

*Le Teich – Mios – Salles – Belin-Béliet*

*Biganos – Marcheprime – Croix d'Hins*

*Audenge – Lanton – Andernos*

*Arès – Lège-Cap-Ferret – Le Porge*

*Lacanau – Saumos – Le Temple*

**N.B. - Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs**

## LES CARACTERES ORIGINAUX DU PAYS DE BUCH

(IV)

### VERS LE BUCH CONTEMPORAIN

L'été de l'année 1857 au cours duquel Arcachon fut érigée en commune (le 2 mai), les lois sur l'assainissement et la plantation des landes communales, sur le financement public des routes agricoles furent votées (17 et 19 juin), le tronçon de chemin de fer La Teste-Arcachon et la première gare de la nouvelle cité inaugurés (le 26 juillet), marque pour le Buch tout entier le début d'une période nouvelle — nous serions tentés d'écrire en raison des énormes conséquences de ces événements, le véritable début de sa période contemporaine !

Une conjoncture économique favorable récente succédait alors à la dure crise économique du demi-siècle (1847). Elle avait coïncidé opportunément avec l'accession au pouvoir de décision des technocrates — pour la plupart des saint-simoniens — dont le prince devenu empereur s'était entouré. Heureuse circonstance, trois des plus grands initiateurs de l'époque, Haussmann, les frères Isaac et Emile Pereire s'étaient déjà intéressés au devenir du promontoire ! Certes, Arcachon ne fut qu'une entreprise parmi tant d'autres plus importantes — tant d'affaires et de spéculations conduites en France et à l'étranger — mais les projets de Lamarque de Plaisance, le dynamisme d'Adal-

bert Deganne et de l'abbé Moulis, avec la bénédiction du cardinal Donnet, allaient largement profiter des nouvelles donnes financières initiées par les banquiers Pereire, promoteurs de la ville d'hiver, de l'appui et de la sollicitude du gouvernement et de son administration préfectorale.

Notre propos n'est pas de relater dans sa chronologie le développement de la nouvelle commune mais plutôt d'essayer de mesurer les conséquences de cette étonnante croissance liée à la construction précoce d'un chemin de fer qui modifie profondément les structures et l'économie du Buch. Il cesse définitivement de paraître lointain, hostile et peu accessible à l'étranger. De 1841 — année de l'inauguration de la ligne) à 1857 — année où elle dessert Arcachon émancipée depuis moins de trois mois — une évolution s'accomplit : l'un après l'autre les grands projets élaborés depuis des siècles par la bourgeoisie testérine s'effondrent et la pression des affairistes bordelais s'accroît ; avec la voie ferrée qui relie Bordeaux à Paris et file vers l'Espagne dès 1852, les affairistes de la capitale arrivent et très vite l'attraction d'Arcachon et du Bassin dépasse la métropole aquitaine.

Emportés par ces événements qui préludaient à une véritable révolution économique, comment réagissaient les notables et les populations ?

## PRELIMINAIRES

### La Teste. Un terminus sans avenir (1841-1857)

Dès l'arrivée du chemin de fer à La Teste, les touristes se trouvaient dans l'impossibilité d'atteindre la plage et les «Etablissements» balnéaires, isolés du terminus par l'échancrure des prés salés où les crastes et les effluents effacés au montant divaguaient à basse mer, très mal desservis de surcroît par le vieux chemin du Hourquet que la commune, les hôteliers et les charroyeurs remblayaient tant bien que mal, épisodiquement. Ils devaient donc choisir alors : entre le transport routier et la traversée nautique

également aléatoires au jugement de ces citadins ; mais tant que la route demeura en mauvais état, un grand nombre d'entre eux se hasardèrent à embarquer sur les pinasses.

Le rond-point aménagé par la Compagnie était vite devenu le rendez-vous de tous les autochtones qui avaient la possibilité de tirer profit de l'embarras des touristes. A la lecture des arrêtés municipaux qui concernent leur transit, on entrevoit l'agitation désordonnée et le brouhaha qui devaient régner au voisinage de la place quand un convoi s'arrêtait dans l'ultime station : des scènes proches de celles qui se déroulent au cours des «tours» organisés par les agences de voyage actuelles sans doute ! Les «voituriers, restaurateurs, garçons d'hôtel, commissionnaires, marins et marinières...» sont fermement invités «à une sage réserve et (à) laisser aux voyageurs toute la liberté d'action». Ils devaient se livrer à une rude concurrence rehaussée par les éclats de leur langue vernaculaire, ce patois imagé dont la langue nationale ne saurait retrouver le ton et la saveur. Les vaillantes et robustes marinières dont le verbe était sans doute bien pendu ont laissé à la postérité les souvenirs les plus vifs et les plus pittoresques de ces années pionnières.

Profitant de la carence routière, le petit peuple de la mer, on le voit bien, s'était adapté dès le début à la situation, au point que la municipalité dut fixer les tarifs et les capacités des embarcations utilisées<sup>(1)</sup>. Curieux comportement pour des indigènes que l'on avait toujours considérés comme des gens froids résolument hostiles à l'étranger. Chez les Bordelais, la quasi-totalité des voyageurs dans ces premiers temps, cette agitation, ces discussions, les marchandages, les péripéties du cocasse débarquement, devaient conforter l'impression d'une bien grande rusticité ! Mais ceux qui séjournaient sur le promontoire, les premiers résidents et ceux qui, ayant goûté le charme de ces lieux, rêvaient de bâtir, avaient pu mesurer le dénuement d'une population durement éprouvée par la crise économique des dernières années de la Monarchie de juillet.

Pendant près de dix ans, les municipalités — le changement de régime avait perturbé la vie municipale<sup>(2)</sup> — qui étaient loin d'envisager la partition de la commune avaient cherché à réaliser leur projet portuaire qui concernait la pointe de l'Aiguillon. Le chenal qui relia les abords du rond-point au Caillaou en 1841, frangé à l'est par une digue en 1852, ne connut pas un grand avenir ; la route emprunta en 1845 le tracé du vieux chemin du Hourquet pour atteindre Eyrac où l'ingénieur Alphand venait de terminer la construction du débarcadère. Les Ponts et Chaussées suivis par l'Administration l'emportaient sur les édiles locaux : Eyrac supplantait l'Aiguillon<sup>(3)</sup>.

Le coup d'Etat de 1851 perturba encore, comme on sait, la vie municipale — destitutions, démissions — et Lamarque de Plaisance succéda à son ami Bestaven qui s'effaçait à son profit. Le nouveau maire obtint alors plus que ce que les édiles avaient réclamé en vain pendant des années. La route d'Eyrac, prolongée jusqu'à La Chapelle, fut empierrée et même classée départementale par le nouveau préfet de la Gironde, son ami Haussmann<sup>(4)</sup>.

## Les notables locaux dans la conjoncture

### **L'appât du profit**

Les notables locaux étaient bien trop avisés pour rester indifférents dans une conjoncture balnéaire qui, au vu de cette fréquentation et de l'intérêt témoigné par les hommes d'affaires bordelais, s'annonçait heureuse. Des générations de propriétaires, d'armateurs, de négociants avaient transmis dans les familles le sens des affaires, généralement plus développé d'ailleurs chez les gens de mer qui s'associaient fréquemment pour construire les bateaux et encore pour partager les risques encourus par le trafic maritime. Et pour établir leur notoriété sociale, tous avaient investi leurs profits dans le foncier.

Aussi, quand Robert Aufan recense les vendeurs, les acquéreur de lots de terrains, les bâtisseurs sur la bordure de la Petite Montagne<sup>(5)</sup>, nous ne sommes pas surpris de

constater avec lui que, contrairement à une idée trop souvent exprimée, des notables testerins ont très largement participé à la privatisation et à l'urbanisation de ce littoral avant 1857 ! Que les pressions exercées auprès des conseils municipaux et des administrations préfectorales — trois régimes se succèdent au cours de ces années ! — par les premiers « Arcachonnais » ne furent pas seulement le fait des étrangers — en majorité des Bordelais. Dès 1842, treize ans avant le vote du rachat des droits d'usage, Jean Baptiste Marsillon Lalesque et ses trois fils avaient réalisé le premier lotissement foncier sur leur vaste parcelle de Bos !

Après la construction de la route d'Eyrac (1845), avec de riches négociants bordelais, actionnaires de la Compagnie du chemin de fer, des Testerins figurent parmi les premiers acheteurs de terrains et ils ont construit les deux tiers des maisons édifiées jusqu'en 1849 dans le quartier naissant. On constate que dès cette décennie toutes les formes lucratives de l'accueil ont cours : les hôtels, bien sûr, mais également des locations de « villas » et d'appartements par des « propriétaires » dont les investissements s'avèrent judicieux.

Et quand Robert Aufan identifie les estivants qui ont séjourné à Arcachon pendant la saison en 1854 (un an avant le vote du rachat), il découvre dans la liste des propriétaires qui ont loué « toutes les familles connues, jusqu'aux grands notables, puisqu'on y relève les noms de Lamarque, Johnston, Deganne, Mestrezat, Hameau... »<sup>(6)</sup>. On voit bien que des Testerins n'ont pas hésité à acheter des lots dans la Petite Forêt usagère d'Arcachon, devenant juges et parties quand il s'est agi de réprimer les abus constatés par les gardes et plus tard de statuer sur l'avenir municipal du quartier en expansion.

De leur côté, les édiles gujanais s'étaient efforcés de tirer parti de l'engouement des Bordelais pour les bains de mer. Le Bassin était relativement proche de leur gare, frangé par des prés salés où les esteys divaguaient jusqu'au chenal. Le Conseil accepta de concéder les sites choisis par Tindel qui se repliait d'Arcachon (1840), Daney dont la

passerelle astucieuse et les cabines étaient à la portée d'une clientèle familiale modeste (1844), Darmand (1849) dont Robert Aufan expose le projet ambitieux et les déboires, entreprise ratée, reprise alors, qui aboutit finalement au creusement du port de Mestras !

Entre temps, en 1847, un établissement de bains était construit à portée de la récente route d'Eyrac<sup>(7)</sup> non loin de la gare et du rond-point, par une Société des bains de La Teste fondée par Daulhac avec le concours de seize actionnaires, seize notables testerins dont le maire, le docteur Jean Hameau, Marsillon Lalesque, le docteur F.A. Lalesque son fils aîné, le pharmacien J.B. Sémiac, Oscar Déjean, receveur du canal et auteur du *Guide*, l'horloger Pierre Moureau, cinq marchands et négociants, un huissier, deux propriétaires, un ancien notaire et la directrice de la poste aux lettres.

A la lumière de l'ouvrage de Robert Aufan nous comprenons mieux aujourd'hui les turbulences qui agiterent les Conseils municipaux après 1840, la complexité des intérêts, les déclarations ambiguës, voire le double jeu de certains des protagonistes.

### **Les Anciens et les Modernes. Les mentalités nouvelles**

Il est intéressant de constater que la plupart des notables qui n'ont pas hésité à suivre Lamarque et les affairistes bordelais dès le début de la sédentarisation, au mépris des tabous usagers traditionnels, en investissant dans cette aventure balnéaire, appartenaient à des familles qui avaient donné des leaders à la communauté au cours des événements qui jalonnent son histoire sous l'Ancien Régime. Un demi-siècle avait permis à ceux qui vivaient encore d'oublier les dangereux affrontements de la période révolutionnaire. La vie locale avait repris son cours normal, alors que, la paix enfin recouvrée, le progrès des techniques et l'évolution des mentalités et des modes nourrissaient chez les jeunes le désir de combattre les archaïsmes du passé.

Au début du siècle, des alliances matrimoniales avaient greffé sur plusieurs de ces vieilles souches des patronymes conjoints. On ne peut s'étonner de constater que les nouveaux venus, les Landais du Born voisin, Marsillon Lalesque et Dominique Bestaven en 1804, le Normand François Legallais en 1811, plus tard en 1845 Adalbert Deganne le Champenois, sont plus entreprenants et pour les deux derniers plus inventifs que les notables qui les imiteront. Si Marsillon, très conscient des prérogatives du gros propriétaire dans les deux Montagnes qu'il est devenu, en vient à s'opposer — paradoxalement au rachat pour limiter le nombre des usagers<sup>(8)</sup>, les autres ne partagent pas l'attachement quasi viscéral des populations au statut ancestral et s'appliquent à mettre fin à une situation qu'ils jugent hors du siècle et désuète.

Ils rejoignent en cela les acquéreurs bordelais qui ne comprennent pas qu'on puisse leur interdire de couper «leurs» pins, de clôturer leur lot, les contraintes de l'usage. Et quand le jeune quartier libéré de ces contraintes prend son essor, les habitants, avec l'appui du nouveau régime, parviennent à atteindre l'objectif qu'ils s'étaient fixés au fil de ces contentieux : rompre tout lien avec les autochtones pour être enfin chez soi.

Ces événements n'étaient cependant que la première phase de l'essor d'Arcachon. Elle s'était déroulée dans la continuité des relations séculaires du Buch et de la métropole quand le chemin de fer avait aboli l'obstacle de la lande et réduit la durée du voyage à moins de deux heures. Et dans le Pays, ouvert désormais à la révolution des techniques, pour toutes les couches sociales le projet allait permettre d'ouvrir des perspectives nouvelles plus ou moins bénéfiques. A La Teste et à Gujan, nous l'avons vu, les édiles et certains notables, de concert avec les affairistes bordelais, avaient voté la privatisation du promontoire qui inaugurerait au regard des plus dynamiques l'ère des novations.

Ce rachat des droits, consenti par les municipalités, n'avait pas manqué d'aiguiser l'appétit de certains proprié-

taires qui ne doutaient pas que le cantonnement réussi dans la Petite Montagne pouvait se réaliser dans la Grande. Leur conviction éclate dans le rapport de cent vingt-six pages qu'une commission formée des plus éminents d'entre eux publie six ans seulement après la partition<sup>(9)</sup>. Elue par l'Assemblée Générale des Propriétaires en 1862, présidée par le Docteur Gustave Hameau — qui s'installait définitivement à Arcachon cette année là<sup>(10)</sup> — on y trouve les enfants de Marsillon Lalesque, le Docteur Auguste François Lalesque aîné et le Docteur Pierre Louis Jules Lalesque<sup>(11)</sup> les chefs des familles notoires que nous évoquions : Méran, Pontac, Docteur Lalanne, Daussy aîné, Barthélémy Daisson, Daney aîné, Frédéric Lesca....

Nous avons longuement exposé les propositions de cette commission dans un article antérieur<sup>(12)</sup> mais l'intérêt de ce document élaboré par le rapporteur Bisserié dépasse les problèmes d'un cantonnement éventuel. Il nous révèle la mentalité et les conceptions de la bourgeoisie locale sous le Second Empire et il fait notamment état des situations qui divisent les notables. En contre-fil on y perçoit les comportements et la sourde hostilité des populations usagères du Captalat sur lesquelles les autres documents demeurent muets et dont on comprend mal l'apparente passivité.

Se rangeant résolument dans le camp des novateurs, ces notables exaltent «le progrès même de la société» qui résulte des «mœurs nouvelles», l'esprit du temps qui invite à se libérer de toutes les entraves archaïques héritées du passé. Impitoyables pour les anciens, ces commissaires dont la plupart ont investi à Arcachon dénoncent avec une véhémence peu charitable «les préjugés» et «l'incroyable incurie de la plupart des propriétaires de cette forêt qui, de père en fils, ont pris l'habitude de laisser aller cette propriété au hasard». Les plus rétrogrades à leur sens sont ceux qui, encore indifférents aux reproches des autres, persistent à entretenir dans le massif forestier des troupeaux de vaches, de chevaux, de porcs ou de brebis<sup>(13)</sup>.

En vérité, cette véhémence révèle une querelle plus large et le cantonnement de la Petite Montagne, réfuté par les propriétaires de troupeaux et par tous ceux qui, à l'époque, craignaient comme Marsillon Lalesque les conséquences d'un accroissement du nombre des usagers dans la Grande Montagne, avait laissé des traces. On voit bien que le pâturage n'est pas l'unique objet de la discorde. Les novateurs fustigent «la peur, la routine, la négligence, ... toutes les mauvaises passions, ... tous les mauvais raisonnements» de la majorité des propriétaires qui d'ailleurs n'adopteront pas leur attitude et leurs conclusions.

Ils regrettent que leurs démarches «aient trouvé dans les communautés du Captalat plus d'adversaires que de soutiens». Ils rappellent (en 1863 !) «avec quels ménagements il faut toucher à ces questions des droits d'usage». Silencieuse et apparemment passive en 1855, la population usagère, hostile à la privatisation, toujours attachée — y compris nombre de propriétaires — à ses «habitudes de routine et de négligence», demeurerait donc redoutable ! Sans doute peut-on penser avec Robert Aufan que la lenteur du rachat des droits à Arcachon a évité les dégradations dont les usagers en colère étaient coutumiers dans le passé. Dans les familles, ceux qui pouvaient tirer quelque profit de l'urbanisation du promontoire et de la saison balnéaire ont probablement tempéré les velléités des autres.

### Un argument de poids !

Les membres de la Commission affirment que le cantonnement sera profitable pour les usagers car il créera des emplois nouveaux et ils appuient leur affirmation en posant la question : «Qui ne sait pas que donner du travail au peuple, c'est l'enrichir ?», une question qui à leur sens exprime en fait une évidence. On retrouve l'argument que les édiles favorables dans les conseils de Gujan et de La Teste et les acquéreurs de lots invoquaient vingt années plus tôt pour soutenir le rachat : le chantier ouvert dans le nouveau quartier offrirait à la communauté une large compensation à la perte des droits.

L'argument était de poids ! Des crises économiques récentes avaient accru la misère et le dénuement des humbles dans les campagnes et dans la métropole. On ne lit pas sans émotion les tableaux que Jean Hameau et plus tard son jeune confrère Auguste Lalesque ont dressés de la situation sanitaire à La Teste où l'insalubrité des chemins, des nombreuses andronnes créées par un urbanisme anarchique, des espaces publics, était génératrice de maladies endémiques. Elles affectaient une population logée rudimentairement, peu soucieuse de l'hygiène et des contingences du voisinage, incapable de se plier aux servitudes de la mitoyenneté<sup>(14)</sup>.

On y discerne des contrastes saisissants, le clivage que leurs travaux et leurs jours si différents avaient établis entre marins et résiniers, les deux groupes les plus typés du pays, depuis trois siècles. La mer et la forêt si proches avaient voué les uns et les autres au rythme des saisons, à des tâches immuables et dans les familles leurs épouses vaillantes et surmenées vieillissaient souvent avant l'âge. Ils formaient une population besogneuse, fragile, dépendante, mal armée et dépourvue en face des calamités naturelles, tempêtes et naufrages pour les uns, sécheresse et incendies pour les autres.

Dans les champs et les vignes une main d'oeuvre en grande partie féminine, des brassiers, dans les ateliers et sur les chantiers des ouvriers, des commis et des valets dans les magasins et les entrepôts, une population rurale que le sévère régime du travail maintenait sous la dépendance des employeurs, propriétaires fonciers, artisans, entrepreneurs et constructeurs, marchands, gens de négoce. La précarité de l'emploi était grande et le chômage saisonnier fréquent, les niveaux de vie souvent faibles. En témoignent les rapports et les démarches des maires et des édiles auprès de l'Administration lorsqu'il s'agit d'obtenir des secours ou de solliciter des mesures en arguant de l'intérêt public. En témoigne surtout l'argumentation si souvent avancée par les notables et les Conseils pour justifier des décisions et des attitudes par le fait qu'elles procureront du travail à la population.

Proches de la gare où se déversait le flot estival des touristes et du quartier naissant où des étrangers s'implantaient, témoins de l'animation bruyante qui régnait au nord du village, ces gens du vieux bourg vivaient la fin de l'isolement qui fut jusqu'à l'ouverture de la ligne l'un des caractères originaux — le caractère fondamental sans doute — du Pays de Buch. Et leur situation de dépendance sociale les conduirait fatalement à suivre les changements qu'entraînerait l'évolution des traditions et des mœurs et, pour les plus perspicaces, les plus habiles, à profiter le cas échéant des circonstances pour améliorer leur sort.

## L'APPEL DU PROMONTOIRE

### Les premières migrations autochtones

Dès le début, les artisans testerins trouvèrent du travail sur le promontoire et les commerçants une clientèle de plus en plus importante. En 1855, dans son «Plaidoyer contre le rachat des droits», Marsillon signalait au Préfet que «parmi les dix édiles favorables à ce rachat se trouvaient sept propriétaires de maisons nouvelles qu'ils louaient à Arcachon, dont un entrepreneur de bâtisses propriétaire à Arcachon où il fait sa fortune, et un marchand de pointes et de fer propres à la construction dont il fait l'avance aux entrepreneurs». On voit que le bois était le matériau de base pour la construction de ces maisons probablement légères<sup>(15)</sup> et que sur le chantier arcachonnais les artisans trouvaient des conditions très favorables.

On ne s'étonne donc pas de trouver dans la liste des propriétaires fonciers à Arcachon que révèle la matrice de 1858 — que Robert Aufan publie en annexe de son bel ouvrage — huit charpentiers de La Teste dont deux ont construit une maison sur leur terrain, un troisième en ayant construit deux. Et encore, parmi de nombreux propriétaires testerins, un maçon, un plâtrier, un menuisier, un ébéniste, un terrassier, un jardinier, trois boulangers, un forgeron et un maître de forge. Les deux derniers mis à part,

ces gens de métier ont acheté des petits lots de pins — trois à cinq cents mètres carrés —, vingt-six parcelles au total dont seize seulement portent une maison.

Ces acquisitions témoignent l'intérêt que les autochtones portent à Arcachon où les pratiques spéculatives des Bordelais Hovy et Célerier<sup>(16)</sup> ont inspiré dès 1847 bien des investisseurs ! Mais la construction d'une unique maison sur un modeste terrain révèle sans doute dans bien des cas l'intention de s'installer à demeure dans le jeune quartier dont l'expansion continue confirmait la promesse du travail assuré, l'argument si souvent invoqué.

### Arcachon en 1861

Le «Dénombrement de la population», premier recensement officiel, effectué quatre années après l'érection en commune, en mai 1861, est particulièrement intéressant parce qu'il ne comprend pas — suivant la consigne de l'administration impériale — «les individus qui ne sont dans la commune qu'en passant et avec l'intention de retourner à leur résidence habituelle».

Ainsi plusieurs conseillers municipaux qui résident à Bordeaux, Célerier, Couve, Calvé, Durand, Déjean n'y figurent pas. Ils n'en secondent pas moins le maire alors que, dès ces premières années, la municipalité s'affaire à la mise en place des structures essentielles<sup>(17a)</sup>. Plus surprenant, le petit nombre des oisifs (5 propriétaires, 7 rentiers, 1 retraité) et des gens de condition sociale notoire (2 négociants, 2 entrepreneurs, 2 armateurs), le maire Lamarque et sa «dame», l'ingénieur Deganne et sa «femme» Nelly Robert, l'abbé Mouls. La brigade des douanes, trois «octroyeurs», deux instituteurs, un Chef de gare, un «télégraphier», un facteur, au service de la collectivité, sont également présents.

Les structures commerciales qui apparaissent avec une grande précision sous la plume de Robert Aufan<sup>(16)</sup> se sont étoffées de nombre de petits négoce d'une grande di-

versité et suggèrent une belle animation estivale, mais on s'étonne de constater que les groupes sociaux les plus nombreux sont constitués par les gens de métier : artisans, ouvriers, brassiers (on rencontre 12 terrassiers !), gens de maison et surtout des marins. Il est remarquable que ces petites gens constituent l'essentiel de la population des résidents. On voit bien que la migration concerne maintenant des familles testerines modestes qui n'hésitent plus à s'installer à demeure à proximité du lieu de travail, certains faisant office de gardiens.

On comprend mieux cette situation quand on consulte la *Récapitulation par quartier, village, hameau ou rue* qui clôt ce Dénombrement. Le 30 mai 1861, Arcachon compte 736 habitants, 376 maisons et l'on distingue 11 quartiers. La Chapelle et Les Places sont de loin les plus construits (209 maisons) ; «Moullot» (la demi-brigade des douaniers uniquement), Bernet, La Gare (unique maison), «Peymauoud» et L'Aiguillon (9 maisons), les moins urbanisés. On recense seulement 196 «ménages» établis en permanence dans la ville. On peut donc en déduire que 180 maisons réputées vides constituent l'ensemble des maisons secondaires et des locatives ! Les résidences secondaires sont majoritaires à La Chapelle (73 sur 129 maisons) et à Eyrac (29 sur 47) et probablement locatives sont les 23 maisons vides du Mogn (sur 36). On peut penser que les propriétaires, grâce au chemin de fer, jouissent de leurs résidences toute l'année et on comprend leur participation active à la vie municipale arcachonnaise.

Sept ans plus tôt, 1935 estivants avaient séjourné dans la ville sans compter les touristes du dimanche probablement nombreux<sup>(17b)</sup>. Avec 136 maisons construites après 1855, qu'on juge de la capacité d'accueil de la ville balnéaire en 1861 !

Quand on songe à la journée du 10 octobre 1859 au cours de laquelle se déroulèrent les manifestations d'enthousiasme et de fidélité qui accueillirent le couple impérial et le petit prince on mesure l'activité imaginative de Lamarque et de Mouls ! Une foule aussi nombreuse (que

le déluge céleste ne décourageait pas) massée dans une ville somme toute encore modeste, en automne ! Ils étaient parvenus à mobiliser le pays tout entier et sa flotille ! Deganne n'avait pas obtenu la décoration qu'il avait toujours souhaitée, mais les rapports d'intérêt qu'il entretenait avec les Pereire portaient leurs fruits : il avait construit «sa» gare et ils pourraient intégrer la future Ville d'Hiver aux quartiers urbanisés et donner à Arcachon son luxueux visage. Le temps des capitalistes parisiens était venu.

### L'arrivée des Parisiens

La loi du 11 juin 1842, sur la construction des chemins de fer en France, invita des hommes d'affaires bordelais de grande envergure conduits par Duffour-Dubergier et Wustemberg à demander la concession du Paris-Bordeaux dans le contexte des projets d'élaboration du réseau français. De grandes compagnies naissaient alors, luttes d'influences que les capitalistes de Paris dominèrent le plus souvent. En Aquitaine, c'est la Compagnie du Midi, c'est-à-dire les Pereire, qui l'emporta de concert avec celle du Paris-Orléans. Arrivé à Bordeaux en septembre 1852, le chemin de fer suivit par Lamothe le tracé choisi par les financiers (acquéreurs de grands domaines dans la lande traversée) pour atteindre Bayonne en 1855<sup>(18)</sup>.

L'intégration de la «vieille» ligne Bordeaux-La Teste dans le grand réseau français<sup>(18)</sup> marquait en fait l'arrivée du capitalisme parisien dans le Buch et ouvrait à la future commune d'Arcachon le destin d'une cité balnéaire de grande classe. Ainsi en avaient décidé les Pereire dont la Compagnie entreprit aussitôt la rénovation de la ligne (doublée jusqu'à Lamothe et sa prolongation). Ce fut aussi, on le verra, à plus long terme une chance pour le Buch et le tournant décisif d'une évolution qui le conduisait à travers tant d'événements vers sa configuration actuelle et la vocation touristique qui anime aujourd'hui toutes les communes boïennes.

Adalbert Deganne, ingénieur civil dont on connaissait les compétences ferroviaires<sup>(19)</sup> et Emile Pereire se rencontrèrent dans ces circonstances. On ne saurait évidemment comparer les moyens d'action du plus puissant financier de l'entourage impérial et ceux du plus riche propriétaire foncier d'Arcachon, mais les deux personnages avaient quelques raisons de s'entendre au moment de prolonger la ligne pour préserver des projets conçus en vue de l'urbanisation future du promontoire. L'ingénieur, ayant arrondi ses terres en acquérant dans Peymaou et dans l'Aiguillon, marquait son territoire en construisant son château à Eyrac entre la route et le débarcadère tandis que le financier, ancien curiste, avec la bénédiction de l'Abbé Mouls, envisageait déjà le devenir de la Ville d'Hiver !

Ayant obtenu d'Emile Pereire l'adjudication du prolongement, Adalbert Deganne, écartant le projet de Lamarque de Plaisance bien qu'il ait été officiellement adopté par le ministre Rouher, réalise impunément le sien en un temps record, sans attendre la concession ministérielle. Il construit donc la gare sur ses terres à l'emplacement qu'il a choisi. Ce faisant, il privilégie l'accès de ses terrains et des dunes de la future Ville d'Hiver que la voie projetée par Lamarque jusqu'à La Chapelle aurait séparés du cœur de la cité. On comprend que le financier intervienne auprès du ministre pour obtenir la concession de ce projet (alors que les travaux étaient achevés !) au grand dam du maire et de ses amis bordelais.

On voit qu'Emile Pereire avait fait peu de cas des propositions de ces notables. Il faut dire que les deux frères, bien que d'origine bordelaise<sup>(20)</sup>, n'avaient jamais été adoptés par l'oligarchie de la métropole qu'ils n'avaient pas hésité à supplanter dans le monde des affairistes subjugués ces années là par leurs performances immobilières. Quant à Adalbert Deganne, le Champenois, indépendant, mauvais voisin, critique impénitent, uniquement soucieux de ses intérêts et de ceux de son épouse, il avait spéculé très habilement dans le plus grand mépris des coutumes locales et des délibérations municipales. Il était devenu l'ad-

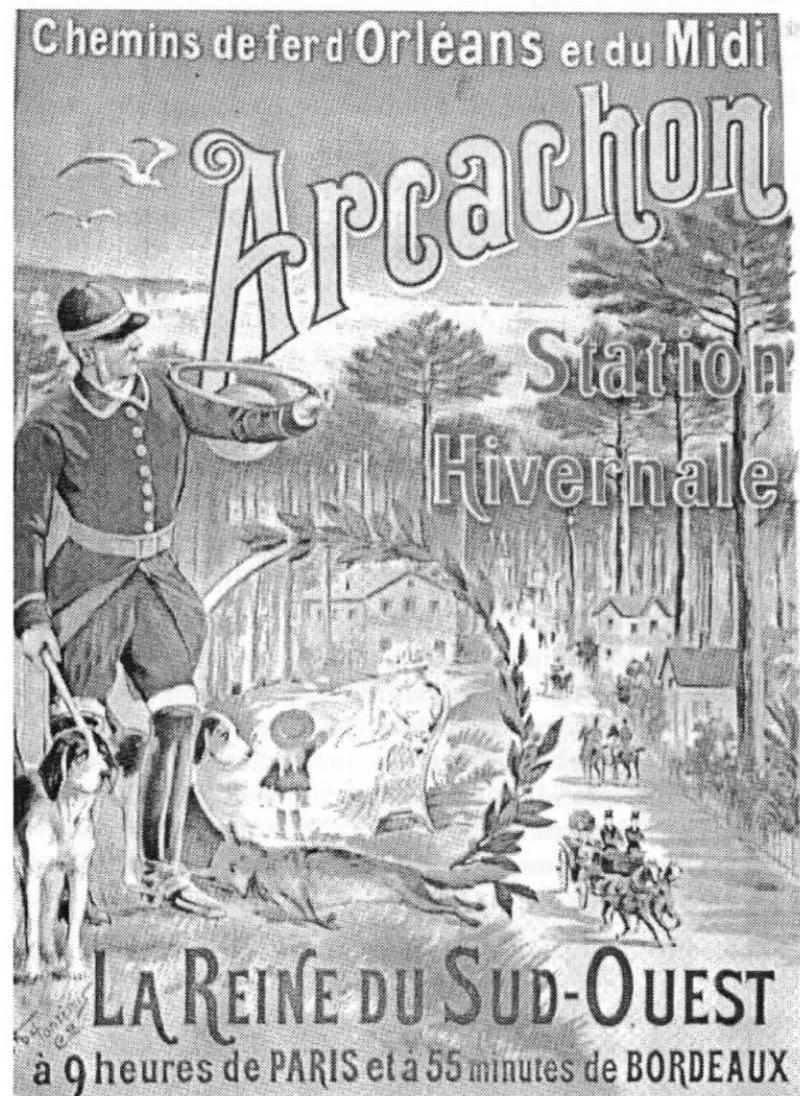
versaïre, voire l'ennemi le plus acharné de Lamarque de Plaisance et de ses partisans sans cesse exaspérés par le comportement du parvenu.

Désormais, à l'entrée de la cité, le Mougne et l'Aiguillon dont la vocation populaire et maritime s'affirme sont les plus éloignés de la gare et du centre urbain qu'elle dessert. La route de Bordeaux qui débouche sur le flanc de la Règue Blanque s'anima jusqu'à l'Entre-Deux-Guerres des va-et-vient quotidiens des voitures et des charrettes de marchands, boulangers, maraîchers, bouchers, omnibus, et surtout de la foule de tous ces Testerins, hommes, femmes, adolescents, qui travaillent pour la plupart d'entre eux dans les deux quartiers.

Dans la décennie qui suivit, le financier et l'ingénieur réalisèrent leurs projets. A l'ouest de la gare, une somptueuse ville d'hiver naquit génialement intégrée dans le modelé des dunes boisées<sup>(21)</sup> qui couronnaient l'éventail des autres dunes déjà bien mutilées par l'urbanisation et joliment vouées aux saisons d'Été et d'Automne. Arcachon acquit ainsi une identité et une personnalité originales, connu dès lors une aura médicale. A l'est de la gare, le «châtelain d'Eyrac» s'affairait à lotir son domaine et, à l'instar de la Compagnie du midi, ouvrait de larges avenues dont l'étoile scellait pour toujours son empreinte jalouse sur la cité !

En serait-il des villes comme des personnes ? Certains enfants naîtraient «coiffés» et, si l'on en croit la rumeur, la chance, au-delà du berceau, les suivrait pendant toute leur vie ! Née de La Teste, fruit de la passion de Lamarque de Plaisance, bénie par le Cardinal Donnet, animée par le dynamisme de ce premier maire et l'ardeur paroissiale de l'abbé Moulis, son premier curé, Arcachon allait connaître cette félicité.

Le parrainage des frères Pereire et des actionnaires parisiens, la bienveillance du pouvoir impérial assurèrent définitivement la croissance de la jeune station. Dès ces années soixante, des initiatives inouïes intégrèrent sur fond



de rivage et de forêt des hôtels, des villas, un front de mer au demeurant hétéroclite, en arrière duquel, avec ses clochers, son casino mauresque, ses centaines de maisons, Arcachon, Ville d'Été, Ville d'Hiver, ville de toutes les saisons par la grâce de son climat, consacrée par la visite de la famille impériale en 1859, ne fut plus «la baignoire des Bordelais» !

Savamment orchestrée par la compagnie, sa renommée avait franchi les limites de l'Aquitaine pour atteindre les milieux aristocratiques par Paris, en Angleterre et dans toute l'Europe. Des structures curatives importantes, un corps médical nombreux, une redoutable clientèle de phtisiques et des casinos, des hôtels de grand luxe, des cafés, des manèges, des boutiques aux griffes parisiennes, une ville balnéaire débordante de vie aussi proche !

Le Bassin et la Basse Eyre ouverts sur les Passes, la Grande Montagne usagère, le Lac, la Péninsule, sertis dans le cordon dunaire entre la lande et l'océan offraient aux étrangers la gamme riche et diverse des paysages de ce pays considéré jusque là comme une fin de monde hostile, peuplée d'indigènes peu sociables.

Ainsi, au milieu de ce siècle, la dernière venue des communes boïennes<sup>(22)</sup> apposait sur le promontoire sanctifié jadis par la Vierge découverte par Illyricus le label mondain de sa double notoriété médicale et balnéaire. Aujourd'hui, quand toutes les riveraines du Bassin et de la Basse Eyre devenues des villes, à l'instar d'Arcachon, vivent à l'heure du tourisme, nous mesurons l'importance de l'avènement.

Nous devons l'évoquer en premier lieu et aussi nous efforcer de percevoir les comportements des autochtones, encore mal connus à ce jour<sup>(23)</sup>. Les potentialités du Buch, qui contrastaient avec la médiocrité des ressources et des niveaux de vie dans les couches populaires, allaient conduire des nouveaux venus (et des notables) inspirés par les théoriciens du progrès à ouvrir des champs d'activités dérivés des pratiques anciennes. Allaient surgir des perspec-

tives de profit sans doute, mais aussi la création de nouveaux secteurs économiques et la promesse de l'emploi pour les gens du pays si durement éprouvés par les crises récentes.

### **Pionniers malheureux.**

#### **Les précurseurs avisés de la côte est.**

« ... Qui ne sait pas que donner du travail au peuple, c'est l'enrichir ? ». Les «mœurs nouvelles» que les rédacteurs du Rapport sur le Cantonement invoquaient pour convaincre les propriétaires routiniers trop attachés à l'exploitation traditionnelle de la Montagne, c'étaient des mises en valeur qu'ils prônaient en les étayant sur leurs convictions plus ou moins saint-simoniennes mâtinées de physiocratie. Le désir d'améliorer la condition des populations et des collectivités grâce à une meilleure (parce que plus savante) exploitation des ressources naturelles était, à l'époque, réel chez la majorité des hommes de progrès.

Alors que l'ensemencement des dunes progressait sous l'impulsion de l'Etat (jamais démentie par les régimes successifs !) le Buch avait connu des investissements fort importants. Dans son *Histoire de La Teste de Buch*, Jacques Ragot a remarquablement évoqué les entreprises des Compagnies qui tentèrent de coloniser la plaine dans laquelle Nézer s'était ruiné. Les grands seigneurs physiocrates arrivés dans la première décennie de la Monarchie de Juillet connurent un bien triste échec car il y avait des finalités réellement altruistes dans leurs motivations<sup>(24)</sup>. La liquidation de la Compagnie Agricole et Industrielle en 1847 et la mise sous séquestre du matériel de la Compagnie (bordelaise) du Chemin de Fer en 1848 sonnèrent le glas des premières entreprises d'envergure du siècle.

C'est dans les communes les plus modestes, les riveraines de la Côte Est, que des hommes remarquables entreprirent et réussirent la mise en valeur des vastes espaces qu'ils avaient acquis. Réalistes, très conscients des faiblesses de l'économie traditionnelle, ouverts à toutes les

initiatives (privées ou officielles), ils travaillèrent dans tous les domaines d'activités agraires et maritimes bien avant que débutent les chantiers du Second Empire.

A Certes, le polytechnicien Valetton de Boissière, fils d'un riche négociant bordelais, à Arès le capitaine breton David-Louis Allègre et le banquier parisien Léopold Javal<sup>(25)</sup> sont des précurseurs trop souvent oubliés de la reconversion des salines en réservoirs à poissons et de la colonisation de la lande boïenne.

Quand Emile Pereire et des actionnaires de la Compagnie du Midi acquièrent dans les premières années cinquante des grands domaines<sup>(26)</sup> que la ligne Bordeaux-Bayonne en voie d'achèvement traverse et valorisera... en vue de l'ensemencement de l'arrière-pays, Valetton de Boissière (plusieurs centaines d'hectares) et Léopold Javal (des milliers !) avaient drainé et boisé une bonne partie de leurs landes !

Le capitaine Allègre, on le sait, avait armé dès 1836 le premier chalutier à vapeur du monde et expérimenté des engins de chalutage qui conduisirent le capitaine Legalais à l'imiter. Quand leurs entreprises vaincues par la jalousie, la routine de leurs contemporains échouèrent, ils savaient que le chalutage à vapeur n'était pas utopique<sup>(27)</sup>.

Si le Château de Certes et le domaine, les actes de sa vie et sa correspondance n'étaient pas assez probants, l'oeuvre américaine de Valetton de Boissière suffirait largement pour témoigner de l'envergure de cet homme d'exception, idéaliste et réaliste dans le même instant, philanthrope et désintéressé, que Pierre Labat a fait revivre dans des pages si bien documentées riches d'une émotion et d'une admiration discrètes<sup>(28)</sup>.

Quant à Léopold Javal, élu conseiller général en 1852, représentant du canton d'Audenge jusqu'à sa démission en 1861, ses mérites agricoles furent reconnus en même temps que ceux d'Emile Pereire par le jury du Concours général et national d'agriculture de 1860<sup>(29)</sup>.

On le voit, c'est bien à l'est du Bassin, dans les décennies qui précédèrent le Second Empire alors qu'Arcachon était encore une section modeste de La Teste, que l'on préluda aux grandes mues sylvestres et maritimes qui allaient assurer définitivement l'identité et la pérennité des caractères originaux du Pays de Buch en retenant sur leur sol natal nombre de Bougès qui échappèrent à l'attraction de la métropole.

## LES GRANDES MUES

C'est dans les années soixante que les expériences souvent conjointes des notables locaux et des missionnaires du gouvernement portèrent enfin les fruits escomptés depuis la Restauration par tous ceux qui avaient foi dans l'avenir économique du Buch où les couches populaires étaient éprouvées par le marasme économique qui avait duré en France jusqu'au milieu du siècle.

Alors les communautés, dont les travaux et les jours n'avaient guère changé depuis la fin de l'Ancien Régime, assistèrent à la mise en valeur de leurs landes et les riveraines, de surcroît, à celle des hauts fonds de leur lagune où naissait le jardinage ostréicole, tandis que la reprise du chalutage à vapeur inaugurerait à Arcachon la pêche industrielle.

Pour ceux qui avaient les moyens de voyager, la métropole et les grandes villes étaient désormais plus proches et facilement accessibles. Couronnées de succès, les audaces des pionniers qu'on avait considérés comme des visionnaires utopistes encourageaient maintenant les possédants à entreprendre seuls ou en association, les rentiers à investir dans les affaires.

---

### La sylviculture

#### Les nouvelles forêts dunaires.

En 1864, l'Etat procédait à la vente de lots importants de pinhadars dans le massif dunaire dont il contes-

tait à présent la propriété aux communes<sup>(30)</sup>. Sur ces anciens vacants la propriété privée s'établissait, mitoyenne des forêts domaniales et des Montagnes, une appropriation dont la bourgeoisie du Captalat avait tant rêvé au siècle précédent<sup>(31)</sup> ! Trois générations de travailleurs besogneux chassés de leurs villages par la misère avaient été les instruments de ce miracle sylvestre dont les jeunes, déjà, ne mesuraient plus la grandeur. Car la révolution économique était là.

### **La marée verte dans la lande.**

Dans l'arrière-pays, la Compagnie du Midi approvisionnait les entrepôts des Ponts et Chaussées établis dans les stations de la ligne Bordeaux-Bayonne où ses wagons transportaient les matériaux destinés à l'empierrement des routes agricoles. Elles progressaient vers l'intérieur, rejoignaient les hameaux et les bourgs, effaçaient les bosses et les fondrières<sup>(32)</sup>.

Comme l'Empereur, les Pereire avaient vite apprécié les capacités de l'ingénieur Henri Crouzet qui dirigea à partir de 1857 les chantiers de la Compagnie. Partout les ingénieurs et les géomètres arpentaient les sables et les marécages, interprétaient les pentes, traçaient des biraygues qu'ils intégraient au réseau des ruisseaux et des berles qui descendaient vers l'Eyre ou le Bassin. Des carreyres nombreuses se greffaient sur les routes et les landes du Buch, rondement drainées, furent assainies dans le même temps que les grands domaines car les notables, dans les municipalités, avaient compris l'intérêt de l'énorme entreprise.

Les conseils procédèrent alors à la vente de lots de landes communales dont les superficies raisonnablement modestes, dans nos communes boiennes<sup>(33)</sup>, et les conditions de l'achat permirent à de nombreuses familles de devenir propriétaires. Le champ, le pré, la vigne ne disparurent pas mais dans les terres vaines assainies les ense-

mencements progressèrent vite car, comme ceux de la Grande Lande, la plupart des acquéreurs préférèrent la sylviculture à l'agriculture et à la pâture. Les pinhadars investirent de nombreuses bergeries, repoussant les troupeaux dans des espaces de plus en plus réduits<sup>(34)</sup>.

C'était une vie rurale nouvelle qui s'organisait dans les villages. Cette évolution permet de mieux comprendre la relative stabilité des populations des communes de la Basse Eyre qui, malgré des sols plus riches qu'ailleurs, l'économie agro pastorale révolue, n'auraient pas retenu dans le pays les familles modestes (nous l'avons évoquée dans l'article précédent).

---

### **L'ostréculture**

Que d'initiatives, que d'efforts, de travaux suscités par la disparition des huîtres naturelles que des générations de prédateurs impénitents avaient fini par anéantir ! Quand les hommes sont inconséquents la nature devient marâtre.

Les Actes du Colloque de Gujan-Mestras<sup>(35)</sup> permettront de suivre la genèse passionnante de l'ostréculture arcachonnaise, les espoirs et les déceptions des pionniers et des autorités qui les soutenaient, à partir de 1854, leur collaboration étroite qui aboutit enfin au succès de l'entreprise dans les dernières années du Second Empire.

C'est en 1865 que l'entrepreneur Jean Michelet découvrit et expérimenta le mélange de chaux hydraulique et de sable qui résolvait enfin le problème ardu du détroquage du naissain, assurant ensuite la survie des huîtres juvéniles blessées par l'opération dans sa caisse ostréophile. Mises au point l'année suivante, ces deux techniques confirmaient l'utilisation de la tuile caprice que l'éminent professeur Victor Coste expérimentait<sup>(36)</sup> sans succès depuis des années dans ses collecteurs. Elles ouvraient aux populations riveraines un champ d'activités si rapidement attractif que l'ostréculture détourna nombre de marins autochtones de la pêche océane au moment où la renais-

sance du chalutage à vapeur l'élevait à l'échelle industrielle.

Alors dans les communes riveraines, on vit naître des petits ports ostréicoles qui devinrent au regard de l'étranger le paysage le plus typique du Bassin. Cabanes en bois de pin comme les tilloles et tout l'attirail du parqueur, tuiles blanchies de chaux que le coaltar généreusement utilisé faisait plus blanches encore. Et travaillant au rythme des marées, les prédateurs d'antan, hommes et femmes, adolescents, toujours aussi habiles quand le vent chantait dans la voile qui les propulsait vers le parc !

### La pêche industrielle

En 1863, le chalutage à vapeur réapparaissait dans le Bassin où l'armateur bordelais Emile Coycaut lançait dans la grande pêche un premier chalutier à vapeur en bois, suivi trois ans plus tard<sup>(37)</sup> par une seconde unité. Les quatre années difficiles qui le conduisirent à une faillite ne découragèrent pas un autre émule du Capitaine Allègre, Harry Scott Johnston, qui organisait avec un grand réalisme, servi par des moyens financiers importants, la « Société des Pêcheries de l'Océan » qu'il avait créée en 1865. Avec deux puis trois chalutiers en fer et à hélice, rapidement rejoints par d'autres unités, il assura la réussite de son entreprise – pêche, conservation, expédition – monopolisant longtemps le chalutage arcachonnais en plein essor<sup>(38)</sup>.

A partir de 1867, l'alliance du rail et du steamer consacrait le règne de la vapeur, si longtemps contestée par les « chaloupaires », en permettant à la marée quotidienne d'atteindre rapidement la métropole et les grandes villes.

Pour l'accostage de ses navires, Harry Johnston avait dû construire à l'est d'Eyrac une jetée de débarquement et il avait implanté en bordure de l'estran un ensemble de bâtiments judicieusement organisés pour assurer la bonne coordination des activités de son exploitation et leur continuité. Il créait à l'usage de sa flottille un port artificiel sur

cette plage où les premiers touristes avaient côtoyé, curieux et ravis, les pêcheurs qui s'affairaient aux alentours de leurs huttes précaires. La localisation des Pêcheries de l'Océan confirmait la vocation maritime du Mougne et de l'Aiguillon où des familles de marins habitaient déjà. Pêcheurs traditionnels et équipages des chalutiers y feraient bon ménage avec les parqueurs sur ce rivage où les dernières chaloupes allaient disparaître, mais où les tilloles et les pinasses prisonnières de leurs ancres fourchues, dans le pittoresque désordre des atterrissages, témoignaient la pérennité de la charpenterie de marine boïenne.

Ce n'était pas le port dont la commune mère avait rêvé au temps des chaloupes ! Arcachon, une fois encore, supplantait La Teste où des aménagements successifs aboutiraient vingt années plus tard au « fer à cheval » portuaire ouvert sur le vieux Caillaou riche des souvenirs d'antan.

### **LA MÉTROPOLÉ, LE BUCH ET LES ÉTRANGERS**

Si Bordeaux a connu au cours de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle une croissance démographique importante et accrut son espace urbain, c'est que la métropole régionale est parvenue à s'adapter aux nouvelles orientations du commerce maritime intercontinental. La fin de la traite, la baisse importante du trafic antillais et de la grande pêche morutière avaient provoqué la chute de beaucoup d'armateurs qui l'avaient enrichie au siècle précédent. Dans les années soixante, la fin du cabotage et l'ouverture du Canal de Suez (1869) achevaient de ruiner les ports de la façade atlantique.

Bordeaux, privée de ses armements traditionnels, sut alors s'intégrer dans le trafic commercial que l'extension des territoires coloniaux avait créé au profit du Havre et de Marseille et de leurs compagnies. Elle put demeurer un grand port colonial et, à partir du Second Empire, la renaissance de son commerce maritime ouvert sur l'Afrique, l'Extrême-Orient, l'Amérique du Sud, s'accompagna d'un développement de ses activités industrielles et accrut son emprise sur l'arrière-pays<sup>(39)</sup>. De 1851 à 1901 la popu-

lation de la métropole, qui avait annexé La Bastide dès 1865, passait de 150 000 à 300 000 habitants !

Il faut dire que dans le même temps l'Aquitaine rurale, ouverte à l'économie de marché par le chemin de fer, désormais victime de la concurrence des grandes plaines céréalières françaises et des importations étrangères, se dépeuplait. Et le développement de la métropole s'accomplissait au préjudice des communautés de l'intérieur : Bordeaux selon Georges Dupeux a exercé une sorte de «pompage de la population du Bassin Aquitain». L'exode rural, précoce dans le Sud-Ouest, dépeuplait des hameaux et des bourgs au profit des zones attractives et les petites villes de plus de deux mille habitants avaient fourni autant «d'immigrants» à Bordeaux que la campagne.

Car la crise des plaines aquitaines affectait également les petites villes de l'intérieur, souvent villes marchés, qui vivaient de leur commerce avec les communautés villageoises environnantes. Cet «héritage urbain de l'Ancien Régime» se révélait fragile, et la régression s'accéléra quand advint la ruine de la batellerie fluviale concurrencée par le trafic ferroviaire<sup>(40)</sup>.

### La vitalité du Buch

C'est dans le contexte de l'exode rural que l'on mesure la solidité du Buch qui, bien que très proche, non seulement échappa au «pompage» démographique exercé par la métropole, mais encore entra dans l'ère industrielle grâce aux mues de ses activités traditionnelles qui évoluèrent afin de répondre aux exigences de l'économie de marché.

Sans doute cette ouverture que le chemin de fer précoce avait provoquée augmentait le trafic avec la métropole. On sait «que ce sont des nouveaux venus (des Normands et des Marseillais) qui ont été à l'origine des initiatives qui ont gardé à la ville sa place de grand port dans le nouvel empire colonial français»<sup>(41)</sup>. Intéressante similitude ! Le Buch, comme la métropole, a beaucoup reçu des étrangers !

Beaucoup reçu on l'a vu ! Si le premier essor balnéaire qui préluda à la naissance d'Arcachon fut le fait de la bourgeoisie bordelaise et de la première compagnie ferroviaire, l'impulsion définitive vint des frères Pereire et des capitalistes parisiens alors que, dans le sillage du Capitaine Allègre et de son père Nathaniel, Harry Johnston modernisait la grande pêche océane qui compenserait le déclin du cabotage atlantique et de la flottille des chaloupes testerines. Le grand nombre de pionniers de l'ostréiculture (des étrangers associés très souvent à des gens du pays), soutenus et accompagnés par les missionnaires de Paris, nous révèle leur grande confiance dans l'avenir du pays, dans la rentabilité de l'entreprise et aussi leur désir de venir en aide aux marins.

Enfin, comme les autres landes gasconnes, les landes boïennes assainies connurent l'ensemencement et la marée verte des nouveaux pinhadars investit les montagnes, les jeunes forêts dunaires et les plantations de De Boissière et de Javal<sup>(42)</sup>. Cependant, la pâture ne disparut pas tout à fait dans les villages, une certaine autarcie subsista dans les fermes. Dans le Bassin et sur la côte, les pêches traditionnelles, toujours vivantes, continuèrent. Anciennes et nouvelles activités se juxtaposèrent, s'imbriquèrent souvent.

Les historiens constatent que «si à la longue, les chemins de fer furent un élément essentiel de l'intégration de l'Aquitaine à la communauté nationale, ils contribuèrent d'abord à la vider de sa substance»<sup>(43a)</sup>.

Cette constatation nous a conduit à montrer qu'à l'inverse de la province «en état de moindre résistance»<sup>(43b)</sup>, le Buch doit au chemin de fer, arrivé à La Teste dès 1841, l'exploitation industrielle des ressources potentielles de son magnifique bassin, de ses landes et de la basse Eyre. A la fin du Second Empire, l'essentiel des grandes mutations y était accompli, l'isolement des Bougès et des galériens de la lande était définitivement révolu. Arcachon jouissait déjà, dans la haute société parisienne et en Europe, d'une gran-

de réputation. Avec les progrès de la sylviculture, l'économie de la mer et celle de la forêt se différenciaient de plus en plus ; mais la forte identité du pays, où s'installaient de nombreux imigrants, accrochée à ses dunes, à ses montagnes, à sa rivière et surtout à son bassin providentiel, restait intacte et aboutissait rapidement à l'intégration de ces nouveaux venus !

En 1885, l'exploitation du massif forestier s'avérant rentable, la ligne Saint-Symphorien/Lesparre, méridienne dans le Buch, croisait à Factice la grande voie ferrée. Elle allait desservir la Basse Eyre, la côte est, Le Porge, Lacanau et on la raccorda à une autre ligne «économique» de même écartement, partie de Bordeaux, pour desservir Saint-Médard, Sainte-Hélène, Saumos et la bordure médocaine<sup>(44)</sup>. La supériorité du rail sur la route s'affirmait une fois encore et les communautés villageoises se sentirent plus proches des congénères et de la métropole.

## ÉPILOGUE DÉMOGRAPHIQUE

Nous avons esquissé l'évolution démographique du Buch, ce vieux pays gascon qui nous est si cher, au fil de cinq articles parus dans le bulletin de la S.H.A.A.<sup>(45)</sup> où nos lecteurs pourront trouver l'évolution de seize communes boïennes depuis la Révolution Française jusqu'au dernier recensement, en 1990. Durant les deux derniers siècles, si l'on excepte la période 1911-1921 (endeuillée par «la Grande Guerre») où l'on enregistra un déficit de deux mille habitants entre les deux recensements, l'accroissement global de la population boïenne ne s'est jamais démenti. On constate même que le Buch présente, de recensement en recensement, un pourcentage plus élevé de la population girondine : 4,21 % en 1876, 4,98 % en 1921, 5,91 % en 1946, 7,54 % en 1990. Et le département de la Gironde est de beaucoup le plus peuplé des cinq qui composent l'Aquitaine !

En 1990, le Pays de Buch comptait près de cent mille habitants et les dépasse actuellement<sup>(46)</sup>. Au cours du der-

nier demi-siècle sa population a doublé. La Basse Eyre, qui constituait la zone la plus densément occupée, avec ses gros villages ruraux, a connu depuis le début du Second Empire les fluctuations des régions de sylviculture, mais elle est parvenue à maîtriser la décrue et à inverser la tendance définitivement à partir de 1975<sup>(47)</sup>.

Est-il besoin d'écrire que le rôle d'Arcachon dans l'évolution du Pays fut considérable ? La nouvelle ville, parée d'un toponyme vernaculaire, a attiré nombre d'immigrants dans une région qui n'était plus hostile, où la forêt, le bassin et l'océan dispensaient leurs ressources si diverses. Entre 1946 et 1990, on constate un accroissement de la population riveraine très proche en pourcentage de celui de la banlieue bordelaise. Malgré la proximité de Bordeaux, on ne saurait voir une métropolisation dans ces accroissements parallèles. Le dynamisme des communes et des institutions intercommunales témoigne de la vitalité du pays.

Nous avons pu apprécier la faculté d'adaptation des populations autochtones au cours des siècles passés. La période actuelle confirme leur faculté d'intégration, manifeste depuis l'ouverture économique précoce. Qu'ils viennent de la métropole ou d'ailleurs, les nouveaux résidents, retraités, rentiers, actifs, s'agrègent vite à la commune, participent à la vie locale, épousent souvent ses traditions.

## UN GRAND AVENIR TOURISTIQUE

L'évolution économique et politique de l'Europe de l'Ouest a déclenché une véritable révolution touristique dans les dernières années soixante et la banalisation de l'automobile donne une grande mobilité aux populations. La renommée d'Arcachon (une centenaire déjà !) s'étendant à tout le pays riche de ses plages océanes, de son Bassin, de ses forêts, du lac, de la basse vallée de l'Eyre, permet à toutes les communes de prendre part à la grande mutation touristique.

La Teste et Gujan-Mestras sont les plus importantes et croissent sensiblement mais, depuis 1975, on assiste à

une accélération spectaculaire de la démographie des communes de la Côte Est et du Noroît, plus tardive, mais plus dynamique encore. Le Teich a pratiquement doublé dans le dernier quart du siècle !<sup>(48)</sup>. Et la Basse Eyre où Belin et Beliet se sont unis, associant son destin à celui du Val, connaît un bel essor.

Arcachon, parce que l'espace lui fut limité en 1857, a connu une faible décrue après 1962 et joué le rôle de réservoir démographique au profit de ses deux voisines avec lesquelles elle constitue une agglomération conséquente. Elle développe ses capacités d'accueil et appose sur la carte touristique du Pays le label de sa notoriété.

## PLAIDOYER POUR LE PAYS DE BUCH

Les Boïens étaient le plus septentrional des neuf peuples aquitains qui se réunirent pour former dans l'Empire Romain (au III<sup>e</sup> siècle de notre ère) une province jalouse de son intégrité, la Novempopulanie, la future Gascogne. A travers les siècles, le Pays de Buch a pu conserver son âme gasconne mais ses landes, mitoyennes de celles de Bordeaux, ne le préservèrent pas des emprises de la métropole. La rudesse des mœurs, la progression des sables, la mauvaise réputation des Bougès entretenue par des témoignages peu engageants préservèrent l'intégrité du pays jusqu'au début du dix-neuvième siècle.

Aujourd'hui, une confusion fréquente dans l'esprit des contemporains limite son territoire au Captalat de Buch<sup>(49)</sup>, certains ont cru pouvoir l'inclure dans le Bordelais et, invoquant la grande couronne urbaine de l'Agglomération que l'automobile conquérante met à une demi-heure de ses clochers, d'autres n'hésitent pas à parler de banlieue !

Séduisant et accueillant, le Buch attire et retient de nombreux étrangers qui s'assimilent vite à la ville qu'ils ont choisie. Les quartiers s'étoffent, on en crée de nouveaux qui rejoignent souvent des lieux-dits anciens dont ils adoptent les toponymes. Qui pourra s'en plaindre ?

Cette vitalité a conduit le grand quotidien régional à consacrer son édition 21 A au Bassin. Au fil des pages locales, Bassin et Val de l'Eyre, Arcachon, La Teste de Buch, Val, Nord Bassin (Côte Est et Lège-Cap-Ferret) se succèdent, qui concernent, on le voit, l'ensemble du Pays de Buch.

La basse vallée de l'Eyre girondine (boïenne) et le delta constituent la partie septentrionale du Val de l'Eyre. Créé en 1972, deux années après la naissance du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, le Parc ornithologique du Teich est le pendant de l'Ecomusée de Marquèze. A l'intersection du Val et du Bassin, au cœur de la cité antique boïenne, Le Teich et le canton d'Audenge connaissent un remarquable essor démographique.

Le morcellement touristique du territoire boïen témoigne avec bonheur de la diversité et de l'originalité de ses paysages. Cependant, si l'on n'y prend garde, il risque d'estomper à brève échéance le souvenir de ce Pays qui englobe cette Basse Vallée et le Bassin depuis plus de deux mille ans ! Aucun panneau, aucun signe ne signale en bordure de l'autoroute et des voies de grande circulation qui conduisent vers les Landes, Arcachon, la Péninsule, l'entrée dans le Pays de Buch<sup>(50)</sup>.

Alors que, de plus en plus nombreuses, des familles découvrent l'intérêt de la généalogie et se livrent avec passion à la recherche de leurs origines, est-il possible que les communautés boïennes laissent se perpétuer la confusion féodale et cette situation qui aboutiront bientôt à l'effacement de l'identité vernaculaire du Buch ?

Fernand LABATUT

## NOTES ET REFERENCES

- 1) Arrêté municipal du 15 juillet 1847 pris par le maire Jean Hameau.
- 2) Au fil des révolutions de 1830, de 1848, du coup d'état de 1851, on rencontre trois révocations : le légitimiste Marsillon Lalesque, l'opportuniste Jean Hameau, le républicain Jean Dumora. La nomination de Lamarque de Plaisance en 1852 clôtura cette instabilité.

- 3) Robert Aufan, *Naissance d'Arcachon (1823-1857)*, SHAA, Graphica 1994, pp. 91-93. Cette lutte entre la municipalité et les administrations annonce le schisme de 1857 que les édiles étaient encore loin d'imaginer !
- 4) Fernand Labatut, notre précédent article, *BSHAA* n° 96, 2ème Tr. 1998, pp. 25-26.
- 5) Robert Aufan, *op. cit.*, Chapitre IV, Les Ventes, pp. 63-84.
- 6) Robert Aufan, *op. cit.*, p. 130.
- 7) Robert Aufan, *op. cit.*, pp. 60-61.
- 8) Marsillon Lalesque, *Réfutation du rapport sur le Rachat des droits d'usage*, Bordeaux 1855, pp. 16-17. Ses supputations sur l'augmentation de la population du Captalat sont particulièrement intéressantes.
- 9) *Des Droits d'Usage dans la Forêt de La Teste et de leur cantonnement*, Mme Crugy, Bordeaux, 1863.
- 10) Robert Fleury, Médecines et médecins en Arcachon, *Une Histoire du Bassin*, Mollat éditeur, 1995, p. 133.
- 11) Robert Fleury, *op. cit.*, pp. 134-136. Ils restèrent fidèles à La Teste tout en tenant une place éminente parmi les médecins qui firent la renommée médicale et thermale d'Arcachon (p. 135). Le fils de Jules, le docteur Fernand Lalesque, le troisième de la «hiérarchie», s'installa à Arcachon».
- 12) Fernand Labatut, *Forêts usagères et-Cantonement dans le Captalat au XIX<sup>e</sup> siècle*. Le pâturage divisait les ayant pins depuis 1746.
- 13) Fernand Labatut, *La Révolution à La Teste*, S.H.A.A., Graphica Arcachon 1988. Le «Registre des Délibérations et dépenses» révèle la querelle (pp. 50-54). Il faut voir que les clôtures éventuelles auraient interdit la libre pâture !
- 14) Fernand LABATUT, Le Journal d'un garde champêtre, *B.S.H.A.A.* n° 66, 4ème tr. 1990, La rue, pp. 41-48.
- 15) Il était tentant de prélever des arbres dans la forêt usagère d'Arcachon et les nouveaux propriétaires, avant le rachat, ne s'en privèrent pas.
- 16) Robert Aufan, La naissance d'Arcachon, *Une histoire du Bassin*, p. 88. On trouvera à la fin du chapitre une remarquable description d'Arcachon en 1857, (pp. 93-94).
- 17a) Michel Boyé, Arcachon, la capitale, *Une Histoire du Bassin*, pp. 168-169.
- 17b) Robert Aufan, *la naissance d'Arcachon*, pp. 129-130.
- 18) C. Bouneau, La contribution du chemin de fer au développement touristique d'Arcachon de 1841 au second conflit mondial, 48ème Congrès d'Etudes Régionales, *D'Arcachon à Andernos*, F.H.S.O et S.H.A.A., La Nef Chastrusse 1997, pp. 93-94.
- 19) Jacques Ragot, *Histoire de La Teste de Buch*, 1987, Chapitre XIII, pp. 185-190.
- 20) *Histoire de L'Aquitaine*, sous la direction de Charles Higounet, Ch. XV Somnolences aquitaines, G. Dupeux, P. Guillaume, Cl. Lasserre, p. 447.
- 21) Eliane Keller, *Une Histoire du Bassin*, La Ville d'Hiver, pp. 153-166.
- 22) En 1841, Arès s'était détachée d'Andernos pour devenir une commune.
- 23) Les recherches généalogiques qu'effectuent les sociétaires du Cercle Généalogique du Bassin d'Arcachon et du Pays de Buch apportent une précieuse contribution à cette question essentielle.
- 24) Jacques Ragot, *op. cit.*, ch. 20, pp. 201-212.
- 25) Michel Boyé, Le temps des investisseurs, *Histoire du Bassin*, pp. 59-70, où l'on trouvera une saisissante évocation des préludes de l'ouverture économique autour du Bassin et dans les terres vaines.
- 26) Robert Aufan, De la lande aux forêts, *BSHAA* n° 89, pp. 32-33, 3ème tr. 1996.
- 27) Michel Boyé et Noël Gruet, La Pêche industrielle. Petite histoire des chalutiers d'Arcachon, *Histoire du Bassin*, pp. 95-106. Michel Boyé, Quand les bateaux à vapeur remplacèrent les chaloupes, *D'Arcachon à Andernos*, 48ème Congrès FSHO et BSHAA, La Nef-Chastrusse, 1997.
- 28) Pierre Labat, Ernest Valetton de Boissière ( 1811-1894 ) militant fouriériste et révolutionnaire pacifiste, *D'Arcachon à Andernos*, 48ème Congrès de la F.S.H.O, pp. 227-246.
- 29) Michel Boyé, Le temps des investisseurs, *op. cit.*, p. 65.
- 30) Fernand Labatut, Esquisse de l'évolution démographique dans le Pays de Buch, 3ème Article, *BSHAA* n° 70, 4ème tr. 1991, p. 44 et note 18, p. 53. Ventes de lots en application des lois du 28 juillet 1860 et du 13 mai 1863.
- 31) Fernand Labatut *L'évolution sociale à La Teste au cours des Temps Modernes*, D.E.S, Bordeaux 1950, ch. IV, pp. 92-97.
- 32) Esquisse, 2ème art., *BSHAA* n° 68, 2ème tr. 1991, pp. 54-57. Robert Aufan, De la lande aux forêts, Les lois de 1857 et leurs conséquences, *BSHAA*, n° 89, pp. 32-36.
- 33) Généralement les habitants «tenant feu» dans la commune purent accéder à la vente.
- 34) Louis Papy, *Les Landes de Gascogne et de la Côte d'Argent*, Privat 1978, pp. 55-59. «Mais c'est la forêt qui l'emporta» (p. 59). Certains, et actuellement !, regretteront la disparition des troupeaux de moutons qui furent de «bons débroussaillers» (p. 64) jusqu'en 1914.
- 35) *L'ostréiculture arcachonnaise*, Actes du Colloque publiés par SHAA, 1994.
- 36) Charles Daney, Considérations sur Coste, la médecine expérimentale, Saint Simonisme et l'ostréiculture, *BSHAA* n° 93, 3ème tr. 1997, pp. 21-39, qui éclaire nos lecteurs sur la personnalité du savant, sa carrière, son désintéressement, sa contribution à la naissance de l'ostréiculture.
- 37) Michel Boyé et Noël Gruet, *op. cit.*, Petite histoire des chalutiers d'Arcachon, pp. 95-106. Michel Boyé, communication, 48ème Congrès F.S.H.O.
- 38) Jean-Philippe Dubourg, Histoire de la pêche au chalut dans le Bassin d'Arcachon, *BSHAA* n° 16, 2ème tr. 1978, pp. 1-24.
- 39) Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux*, 1895, réed. La Tour Gile, pp. 756 évoque avec enthousiasme la reprise et le développement de l'espace urbanisé.

- 40) *Histoire de l'Aquitaine*, dir. Charles Higounet, Privat 1971, Somnolences aquitaines, Georges Dupeux, P. Guillaume, J.-C. Lasserre, p. 449. Ainsi, la batellerie de la Dordogne est «tuée lorsque le rail touche Sainte-Foy en 1873, Bergerac en 1875, Le Buisson en 1879».
- 41) *Histoire de l'Aquitaine*, op. cit., p. 449.
- 42) Robert Aufan, De la lande aux forêts, *BSHAA* n° 89, pp. 32-36.
- 43) a et b - *Histoire de l'Aquitaine*, p. 447.
- 44) Ces voies, désaffectées aujourd'hui, sont converties en pistes cyclables.
- 45) Fernand Labatut, Esquisse de l'évolution démographique dans le Pays de Buch, N° 67, p. 49-54, *BSHAA* n° 58, 2ème tr. 1991, pp. 40-60, n° 70, 4ème tr. 1991, pp. 31-54, n° 72, 2ème tr. 1992, pp. 24-43, n° 74, 4ème tr. 1992, pp. 33-59.
- 46) *Journal officiel* du 21/01/96 où l'INSEE publie les recensements effectués, en quatre communes du Buch, Audenge, Gujan-Mestras, Marcheprie, Le Teich ; la progression, en six ans, est très forte : 17,98% à Audenge, 14,37% à Gujan-Mestras, 14,24%, à Marcheprie, 17,96% au Teich, soit un accroissement de 3.170 habitants pour ces 4 communes.
- 47) Au dernier recensement, en 1990 elles approchaient les quatre mille. On pourra consulter les graphiques que nous avons publiés dans le *BSHAA* n° 74.
- 48) En passant de 2.176 habitants en 1975 à 4.255 en janvier 1996.
- 49) Voir le premier article de cette étude, *BSHAA* n° 93, 3ème tr. 1997, pp. 14-16.
- 50) Ces panneaux marqueraient la sortie du Bordelais qui échappe actuellement au touriste, ce qui est pour le moins regrettable.

## A PROPOS DU "GRAND MALHEUR" (I)<sup>(1)</sup>

Jusqu'à l'avènement de l'ère industrielle, l'histoire maritime du Bassin d'Arcachon est jalonnée d'innombrables naufrages<sup>(2)</sup>, au point que, dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, des administrateurs, frappés par le coût humain de pareils drames et par leur fréquence, s'interrogèrent sur leurs causes.

Aux arguments techniques et géographiques des uns s'opposaient les considérations socio-économiques des autres. En effet, les riverains du Bassin d'Arcachon – les Bougès<sup>(3)</sup> – étaient depuis le Moyen-Age<sup>(4)</sup> les pourvoyeurs de Bordeaux en poisson frais et entendaient le rester. L'exploitation des ressources de la «Petite Mer» et de l'Océan tout proche constituait l'un des deux piliers de l'économie locale, le second étant représenté par la mise en valeur des vieilles forêts usagères qui fournissaient le bois de pin, la résine mais aussi le goudron végétal<sup>(5)</sup>.

Rien ne changea dans les comportements et les pratiques jusqu'à la prise de conscience que suscita, en 1836, un drame sans précédent.

### I) LA TRAGÉDIE DE 1836

La tragédie du 28 mars 1836 traumatisa à un tel point les populations maritimes du Bassin d'Arcachon qu'elle

resta longtemps dans leur souvenir comme «l'anade dou gran malur» (l'année du grand malheur).

Que s'était-il passé ? Le 27 mars au matin, venant du large, six chaloupes de pêche s'étaient présentées devant les passes, à l'entrée du Bassin. La mer était si mauvaise que les pilotes, en désespoir de cause, firent «courir» vers la «rivière de Bordeaux», sous le regard impuissant de témoins accourus sur la côte.

Pendant toute la journée du 27 mars, «les douaniers de service sur la côte et d'autres personnes que le besoin de porter secours aux marins avait attirés sur la côte les suivirent de l'œil et les virent suivre la côte en dehors des brisants (...). On les suivit de poste en poste de douaniers jusqu'au moment où la nuit les déroba à tous les regards»<sup>(6)</sup>.

Le journal *l'Indicateur Bordelais* du 29 mars 1836 nous apprend que, dans la nuit du 27 au 28 mars, «la violence du vent a été telle que trois des plus gros arbres du Jardin Public ont été déracinés ou brisés», qu'il y eut une forte tempête, que le vent souffla à l'ouest en tourmente, que la mer (était) affreuse et le temps brumeux.

Au matin du 28 mars, «la côte offrait l'aspect le plus déplorable. Partout des débris de barques naufragées et brisées par la tempête ; des filets reconnus pour appartenir à ces diverses barques et des sabots dont plusieurs témoins élevèrent le nombre à soixante ou soixante-dix paires»<sup>(7)</sup>.

Après 48 heures d'attente, il fallut se rendre à l'évidence : les marins avaient disparu en mer et *L'Indicateur* du 1<sup>er</sup> avril annonçait à ses lecteurs : "*Une grande quantité de pêcheurs de La Teste se sont perdus corps et biens. On craint d'apprendre encore de nouveaux malheurs*".

Le même journal, dans son édition du dimanche 3 avril, publiait un avis, daté du 2 avril, du chef de service de la Marine, M. de Prigny : «*La ville de La Teste est plongée dans un deuil général : soixante-dix-huit marins pêcheurs sont sortis de ce port le 23 mars dernier pour n'y*

*plus rentrer ; ils montaient six bateaux de pêche, et tous ont péri corps et biens, le 28, ayant vainement lutté pendant six jours contre une mer affreuse. 12 étaient célibataires, 10 mariés, sans enfants, et 56 pères de famille qui laissent 160 orphelins. Un pareil malheur n'a pas besoin de commentaires, il ne pouvait manquer d'exciter la compassion si vive des habitants de Bordeaux ; déjà des souscriptions se sont ouvertes et des secours ont été demandés au gouvernement...*".

La veille, Jean Fleury, le maire de La Teste, avait écrit au préfet de la Gironde.

*"C'est le cœur brisé de douleur et au milieu des cris déchirants qui retentissent aujourd'hui dans cette commune que je prends la plume pour vous annoncer le malheur déplorable qui cause cette désolation générale en plongeant dans le deuil et la détresse un nombre considérable de familles. Le 23 du mois dernier, huit bateaux de pêche sortirent du Bassin d'Arcachon et mirent à la mer, ils auraient dû rentrer le 24, avec leur pêche, mais deux seulement, avec de grands périls, furent assez heureux pour rentrer, ce que ne purent faire les autres, la mer étant trop rude lorsqu'ils voulurent donner dedans. Ils furent obligés de s'élever au large et, depuis lors, le temps et la mer ne leur permirent plus d'aborder l'entrée.*

*"Cependant, le dimanche de Rameaux, 27 du passé, ils furent aperçus vis-à-vis le Cap Ferret, proches de la passe, mais la mer s'étant encore trouvée rude il leur fut impossible d'entrer, et, voyant que le temps devenait menaçant, ils firent voile vers le nord dans le dessein d'atteindre l'entrée de la rivière de Bordeaux, ou quelque autre port. Malheureusement, cette détermination fut tardive, puisque avant d'atteindre aucun abri, ils furent surpris par l'affreuse tempête du 27 au 28 et, aujourd'hui, après avoir été plusieurs jours en proie aux plus pénibles anxiétés, nous apprenons la triste nouvelle qu'ils ont tous péri corps et biens.*

*"Chacun de ces bateaux était monté par treize hommes, ce qui fait une perte de soixante-dix-huit personnes...*

*"En vous l'annonçant, Monsieur le Préfet, permettez-moi de vous supplier de recommander à la bienveillance publique, et notamment à celle de vos administrés, ces familles infortunées. Le souvenir reconnaissant que nous conserverons des dons qui furent faits en 1831, à l'occasion d'un sinistre du même genre, mais moins terrible, nous donne la confiance que ces secours, dans cette circonstance, ne seront ni moins empressés, ni moins abondants..."<sup>(8)</sup>.*

Dès le 2 avril, la presse informait les populations que «des cadavres et des barques ont été jetés sur le sable par les vagues»<sup>(9)</sup>. Lorsque les autorités dressèrent le bilan définitif de la catastrophe, il apparut que, si les six barques avaient été rejetées sur la côte, la mer avait gardé de nombreux corps (selon les auteurs, le chiffre varie de 27 à 51 !).

A l'exception du marin basque Errecalde, dont le corps avait été retrouvé sur la plage océane de Lège par les douaniers de la brigade du Grand Crohot le 24 avril 1836<sup>(10)</sup>, aucune des victimes rendues par l'Océan ne put être identifiée. «Presqu'entièrement dévorés par les chiens et les renards des dunes, écrivit le capitaine Allègre, (les cadavres) ne présentaient que des lambeaux et des ossements»<sup>(11)</sup>.

Cet aspect du drame ne manqua pas de poser problème lorsque quelques-unes des veuves voulurent se remarier. Malgré les multiples interventions des curés de Gujan et de La Teste, effrayés par le scandale que provoquaient ces veuves, «pour la plupart fort jeunes», qui avaient passé contrat de mariage et n'hésitaient pas à «faire commencement»<sup>(12)</sup>, le tribunal de première instance de Bordeaux n'autorisa l'inscription des périls en mer dans le registre des décès de La Teste que le 16 juin 1840 et l'inscription ne fut effective que le 13 mars 1843 !<sup>(13)</sup>

Cette tragédie eut deux conséquences immédiates : un formidable élan de solidarité<sup>(14)</sup> et la recherche, une nouvelle fois, par les autorités, des causes de ces naufrages.

## II) LES CAUSES DES NAUFRAGES

Au cours du siècle écoulé, la répétition et la gravité des accidents de navigation touchant les pêcheurs du Bassin d'Arcachon avaient suscité, on l'a dit, plusieurs mémoires dont quatre méritent d'être soulignés.

En 1725 tout d'abord, le commissaire aux classes de la Marine, en service à La Teste, le sieur Rostan, avait conclu qu'il fallait en chercher la cause essentiellement dans la pratique de la pêche en haute mer pendant la période hivernale.

En 1727, après avoir parcouru au mois d'août les paroisses du Bassin d'Arcachon, l'inspecteur général des pêches du poisson de mer Le Masson du Parc établit un procès-verbal<sup>(15)</sup> dans lequel il évoqua notamment les chaloupes. On y lit : «Elles ont ordinairement pour la pêche du pégué douze hommes d'équipage, y compris le maître ou pilote qui doit être au moins navigateur au grand cabotage pour pouvoir, en cas de vents contraires et qui sont fort fréquents sur cette côte, courir des bordées au large pour se réfugier soit aux côtes des Basques, de Saintonge, Poitou ou Bretagne, parce que lorsque les vents sont forcés, ils y forment à cette côte des espèces d'ouragans qui empêchent absolument l'entrée du bassin à moins que leurs équipages ne veuillent risquer de périr, ce qui est arrivé très souvent. Cela ne dégoûte pas cependant les pêcheurs de ce métier à cause du grand gain qu'ils y font par la vente de leur marée qui se consomme toute à Bordeaux où l'on se porte journellement sur des chevaux ou sur des charrettes".

Par contre, en 1784, pour le curé gujanais Butet, les pêcheurs payaient un lourd tribut à la mer à cause des passes du Bassin d'Arcachon. «Rentrer, écrivait-il, c'est le plus dangereux quand le temps est mauvais et la mer male... Si le pilote manque la lame ou qu'elle crève dehors, la chaloupe périt corps et biens".

A ces considérations, météorologique et géographique, certains ajoutaient une raison technique : la conception des chaloupes alors en usage, non pontées.

C'est ainsi que le 4 mai 1819, le conseil municipal de La Teste mettait à l'ordre du jour de sa prochaine séance *l'usage des bateaux pontés pour la grande pêche dite le peugue*. Le 10 mai 1819, après que le maire eut rappelé «l'attention des élus sur les moyens de rendre la pêche du peugue moins périlleuse et sur les moyens d'améliorer la condition des pêcheurs par la réduction des droits d'octroi que la ville de Bordeaux prélève sur les poissons des pêches d'Arcachon», M. Fleury fils aîné, qui faisait alors fonction de secrétaire, prit la parole pour indiquer qu'il avait avancé ces vœux en soumettant au conseil d'arrondissement, dans sa dernière session, quelques résolutions.

*"Il f(it) d'abord lecture de l'exposé qu'il (avait) présenté sur la cause ordinaire des désastres de la pêche du peugue et des moyens de les rendre moins fréquents. Il résult(ait) de cet exposé que la cause à laquelle on peut attribuer à peu près tous les malheurs qui proviennent de cette pêche tient à ce que l'embarcation dont on se sert n'est pas pontée. M. Fleury démonstr(a) cette vérité universellement reconnue en expliquant la manière dont on fait cette pêche ; les situations plus ou moins dangereuses où se trouvent les pêcheurs et combien la construction actuelle de leurs embarcations contribue à multiplier ces situations et à les rendre plus périlleuses d'où il f(it) naître naturellement la nécessité d'employer, à cette pêche, des bateaux pontés.*

*«Il s'étonn(a), avec raison, après tant de désastres, qu'on n'ait pas encore adopté l'usage d'une embarcation couverte d'un pont à demeure, ou d'un pont volant. Il en donn(a) pour motif d'une part la puissance de l'habitude et de la routine dans cette profession et de l'autre le manque de hardiesse des armateurs qui, craignant de compromettre leurs intérêts, n'ont jamais osé tenter cette salutaire innovation, ce qui lui f(it) penser qu'il n'appartient qu'au gouvernement de l'opérer par des encouragemens.*

*"En conséquence, il (avait) proposé et le conseil d'arrondissement (avait) émis le vœu qu'il fût accordé par le gouvernement une prime de quatre mille francs pour la première année et de deux mille francs pour la deuxième à l'ar-*

*mateur et à l'équipage du premier bateau ponté qui serait employé à la pêche du peugue..."<sup>(16)</sup>.*

Où était la vérité ?

Dans son mémoire imprimé, daté du 30 avril 1836, entrepris à la suite du drame du 28 mars et intitulé *De la pêche dans le Bassin et sur les côtes d'Arcachon. Moyen de la pratiquer sans danger et avec profit*, le capitaine David Louis Allègre, s'il ne rejetait pas les conclusions de ses devanciers, se montrait en la matière plus nuancé. Que disait-il ?

*«La pêche qui se fait par les marins du Bassin d'Arcachon, est de deux genres : elle est intérieure et extérieure.*

*«Dans l'été, la pêche qui a lieu dans le Bassin, qui n'a pas moins de 14 lieues de circuit, a pour objet ces poissons exquis qui se consomment à Bordeaux pendant la belle saison : le royan, le rougé, l'aiguille, etc, etc, et les moules ; elle occupe environ 400 pinasses ou embarcations du pays, montées par un millier de marins de tout âge et par environ 300 femmes. Cette pêche continue jusque vers le 15 octobre, et celle des huîtres, si productive lorsque l'hiver n'est pas trop rigoureux, lui succède jusqu'à la fin de mars.*

*«Pendant l'été, la pêche à l'extérieur du Bassin, au moyen des chaloupes, est suspendue et ne reprend que vers le 15 octobre. Durant la belle saison, ce sont de grandes pinasses, armées de dix hommes, et quelquefois plus lorsqu'elles vont pêcher à la seine, qui font au-dehors, et très près des passes, la pêche du turbot, de la barbuie, du grondin, etc..., que le bassin n'offre pas...».*

Et d'ajouter : *"Depuis quelques années aussi les marins de Gujan sortent de la barre avec leurs frères embarcations, pour se livrer à la pêche du royan, que l'on trouve là en abondance. Cette pêche audacieuse n'a encore donné lieu à aucun incident fâcheux, mais on doit craindre qu'il n'en soit pas toujours ainsi, malgré la vigilance de ceux qui la pratiquent".* Quant à la pêche extérieure du Bassin d'Arcachon, «appelée dans le pays la grande pêche ou le peugue»,

pratiquée l'hiver par les chaloupes, Allègre considérait qu'elle était «on ne peut plus dangereuse». Bien sûr, avouait-il, *"les chaloupes ne sortent jamais du bassin avec un gros temps ; il faut au contraire, pour les amener à franchir la barre, que le temps leur inspire quelque confiance. Mais dans la saison de la grande pêche, les plus expérimentés se trompent aisément"*.

Quoi qu'il en soit, pour Allègre, la cause première des naufrages devait être recherchée ailleurs. *"Les chaloupes (...) sont des barques de 30 pieds de quille, 36 pieds de tête en tête, 10 pieds de bau ; leur élévation au-dessus de l'eau est de 3 pieds et leur déplacement dans l'eau est aussi de 3 pieds, lorsqu'elles sont complètement équipées. Ces embarcations sont voilées en lougre, les voiles à bourcet amurant au pied de mât ; elle sont parfaitement disposées pour la rame, et bordent 12 longs avirons. Une tille est pratiquée sur l'arrière pour placer les provisions et le compas, le reste de la chaloupe n'est pas ponté."*

*"La construction de ces chaloupes est solide, leur marche supérieure, et leurs qualités à la mer, vu la classe de ces bâtiments, sont remarquables."*

*"Une chaloupe de pêche armée et équipée, munie de 50 filets de l'espèce appelée trémail, de 35 brasses ou 175 pieds de longueur chacun, revient, en sortant des chantiers, à 7 ou 8 mille francs ; elle est montée par 12 hommes et commandée par un pilote expérimenté, en tout 13 marins."*

*"Ces embarcations ne prennent pas de lest, les filets en font office : de fréquents sinistres résultent de cette disposition."*

*"Autrefois, les pêcheurs naviguaient à la part, mais depuis quelques années, cet usage a été généralement abandonné ; sur 10 chaloupes qui ont fait la pêche cette année, deux seulement étaient à la part, les autres étaient aux gages, chaque homme recevait 7 francs par traite. On appelle ainsi le temps qui s'écoule de la sortie à la rentrée dans le bassin. En sus de ce salaire, le patron reçoit une somme de 200 à 300 francs pour toute la durée de la campagne. La*

*nourriture de l'équipage, qui est fournie par l'armateur, consiste en pain, vin, lard et huile. On consomme aussi une partie du poisson commun qui est pêché."*

*"Rendue en mer à environ trois lieues de la côte, la chaloupe, après les avoir liés ensemble, tend ses filets sur le fond par 30 brasses, en suivant la direction de l'Est à l'Ouest, ayant soin de placer au centre et aux extrémités des bouées qui y sont fixées par des orins solides."*

*"Pendant que le poisson vient naturellement se prendre dans le trémail, opération qui se fait dans huit ou dix heures, la chaloupe est à l'ancre à l'extrémité ouest des filets, ayant une aussière frappée sur l'orin, afin d'être toute prête à les lever lorsque le moment en sera venu. Si les vents d'Ouest soufflent avec force, pour n'être pas poussée avec trop de rapidité sur le poisson, la chaloupe drague son ancre et modère ainsi sa vitesse. Dans la position contraire, huit hommes agissent puissamment sur les avirons pour hâler la chaloupe sur les filets, tandis que les cinq autres les pomoyent, les hâlent dedans, et en dégagent le poisson, qui est aussitôt placé dans un endroit qui lui est réservé. Les filets étant à bord, la chaloupe fait route pour rentrer dans le bassin."*

*"Cette petite campagne se termine ainsi en 24 heures lorsque les circonstances sont favorables, mais lorsque le vent est violent et la mer grosse, les choses ne se passent pas ainsi."*

*"... (L')opération finale de la pêche est alors longue et pénible ; elle dure souvent six heures consécutives, et quelquefois même l'état de la mer la rend impossible."*

*"Alors la position des pêcheurs peut devenir critique : privés de leurs filets, dont une partie au moins serait nécessaire pour lester la chaloupe, ils ne peuvent appareiller, et ils se voient ainsi condamnés, sans être protégés par un pont, à demeurer dans une mer affreuse qui brise sans cesse. Pour se défendre contre la fureur des flots qui les engloutiraient bientôt, ces malheureux usent de la seule ressource qui est à leur disposition ; ils dressent une tente au moyen d'une voi-*

le ; un mât, appuyé sur l'avant et soutenu derrière par un chevalet, la supporte ; ils la fixent, le plus solidement possible, devant et sur le plat-bord, et se placent dessous. Mais comme à chaque instant de grosses lames viennent déferler sur la tente et menacent de faire sombrer la chaloupe, chaque homme, armé d'un bâton au bout duquel est placé un sabot, agit sans cesse avec force au-dessus de sa tête pour décharger la tente du poids des eaux. Quelquefois ces précautions ne suffisent pas, et le fardeau menaçant de chavirer l'embarcation, on fait, au moyen d'un couteau, une ouverture dans la tente, et l'eau entre avec violence dans la barque ; on fait alors jouer la pompe, et l'on se dégage, si l'on peut".

Lorsque la station à l'ancre devient impossible, un seul parti reste : "c'est de faire courir, expression qui signifie, parmi les pêcheurs de ces parages, aller chercher un refuge dans un port voisin. C'est ordinairement vers les pertuis de la Charente-inférieure qu'ils se dirigent, ils ne donnent dans la Gironde que lorsqu'ils y sont forcés. Jamais ils ne se portent vers le sud, qui leur offrirait pourtant plus d'un abri sûr et commode.

C'est ainsi que les 6 chaloupes et les 78 hommes qui les montaient ont péri".

Et de conclure : "Il est possible que si ces embarcations eussent été pontées, elles auraient pu résister autant que leurs câbles auraient soutenu l'effort de la mer, en demeurant à l'ancre ; mais si près de la côte, une fois sous voile, elles ne pouvaient manquer de périr".

Alors que faire ? Il appartenait au capitaine Allègre de proposer dans son Mémoire d'avril 1836 une solution, celle de "la chaloupe à vapeur" et d'être ainsi l'initiateur de la pêche industrielle.

Michel BOYÉ

Je tiens à remercier Jacques Plantey qui avait mis à ma disposition son dépôt de la presse bordelaise de l'époque.

## NOTES

- 1) Extrait d'une conférence présentée lors du colloque *Du poisson et des hommes* (Château d'Oléron, juillet 1993), puis au Carrefour universitaire inter-âges (novembre 1993).
- 2) Jacques Ragot, *La Paroisse de Gujan avant la Révolution*, Arcachon, 1976, p. 44 à 47
- 3) J. Ragot, *Les pêcheurs du Bassin d'Arcachon au temps des chaloupes*, Editions Ulysse, 1983, p. 11.
- 4) Charles Higounet, *Histoire de Bordeaux* (Bordeaux pendant le Haut Moyen-Age), F.H.S.O., 1963, p. 269.
- 5) R. Aufan et F. Thierry, *Histoire des produits résineux landais*, Arcachon, 1990.
- 6) A.D. Gironde, série U (Tribunal de Première Instance de Bordeaux, juin 1840).
- 7) *Ibid.*
- 8) *L'Indicateur Bordelais* du dimanche 3 avril.
- 9) *L'indicateur Bordelais* du samedi 2 avril. Devant le Tribunal de Première Instance de Bordeaux, c'est à la date du 12 avril 1836 que l'on situa l'arrivée sur le rivage des premiers cadavres
- 10) Etat civil de la commune de La Teste (décès). Acte du 19 mai 1836.
- 11) La plupart des corps avaient été rejetés sur la côte du Médoc, au niveau de L'Hôpital de Grayan. En 1840, devant le Tribunal de Bordeaux, on affirma que les cadavres retrouvés sur la côte du Médoc avaient été aussitôt inhumés, qu'ensuite "des recherches faites par les ordres des autorités du pays eurent lieu ; les personnes chargées de ce soin parcoururent la côte et firent exhumer les cadavres qu'on avait inhumés. Mais ils ne purent être reconnus tant la mer les avaient défigurés, ne présentant que des ossements entièrement décharnés".
- 12) A.D. Gironde, II V 150.
- 13) Etat civil de la commune de La Teste (décès).
- 14) Un arrêté du préfet de la Gironde, du 7 avril 1836, avait créé une commission pour la répartition des dons. Elle était présidée par Fleury, maire de La Teste. Ses membres étaient : le curé de La Teste, les maires d'Andernos, Audenge et Gujan, le Commissaire de la Marine, l'inspecteur des Douanes de La Teste et le juge de paix du canton. A Bordeaux et en Gironde, les souscriptions s'étaient multipliées, des quêtes sur la voie publique, des représentations théâtrales et des concerts donnés au profit des familles avaient été organisés. L'Eglise mit sur pied *l'Oeuvre des Enfants Associés* qui jumela les orphelins à des enfants de familles riches "qui pourvoiraient à l'entretien des premiers dans un orphelinat ouvert à Bordeaux". Quant à l'aide de l'Etat, elle fut aussi conséquente : l'amiral Duperré fit d'abord suspendre la levée des marins dans le quartier maritime de La Teste et fit renvoyer dans leurs foyers les marins en service dans la Flotte, devenus soutiens de famille. Dix mille francs, pris sur les fonds de secours dont disposait la Caisse des Invalides de la Marine, furent mis à la disposition des familles. Le Ministre du Commerce et des Travaux Publics versa un secours de 7.000 francs. Louis Philippe fit un don de 3.000 francs, le duc d'Orléans et Mme Adélaïde, chacun de 1.000 francs.
- 15) La mission de Le Masson du Parc a été accomplie en exécution "des ordres du roi du 29 avril 1726" et son inspection couvrait "tout le littoral







vie, il fut l'auteur prolifique de nombreux recueils de poèmes ; écrits d'abord en français puis surtout en langue d'oc, il en gratifiait ses auditeurs en déclamant tel un acteur confirmé. «Et quand il fallait chanter, il chantait d'une voix bien timbrée et très prenante en s'accompagnant parfois à la guitare"<sup>(1)</sup>.

Grâce à l'ouvrage de Jacques Clouché<sup>(2)</sup>, nous avons retrouvé la trace des multiples déplacements que le poète a faits à Paris, en province, dans le Lot-et-Garonne. Parmi cette énumération, nous avons pris connaissance des séjours que Jasmin a effectués en Pays de Buch.

### **POURQUOI EST-IL VENU SUR LES RIVES DU BASSIN ?**

On peut justement s'interroger sur les raisons qui ont poussé Jasmin à venir se «produire» dans notre région à une époque où le Bassin n'était pas un haut lieu d'expression culturelle.

Sans doute l'arrivée du chemin de fer venait d'ouvrir certaines perspectives intéressantes et contribuait au développement de la station nouvelle d'Arcachon ; pour autant la région n'était pas reconnue comme un foyer actif de l'Occitanie...

On comprend plus facilement que Jasmin ait honoré neuf fois de sa présence Bordeaux<sup>(3)</sup> où quelques auteurs pratiquaient le «dialecte» gascon<sup>(4)</sup> comme Pierre Hypolyte Eutrope Caudéran (1818-1891), Lacou Jean (1821-1908), Guillaume Dador (1818-1891), contemporains de Jasmin, sur les traces du précurseur Jean Antoine Verdié dit Messte Verdié (1779-1820). Sur le Bassin, nous n'avions qu'un éminent représentant de la langue gasconne en la personne de Pierre Moureau, horloger né vers 1820<sup>(5)</sup> dont le grand mérite fut de produire un «dictionnaire du patois» en 1870. Était-il assez connu pour attirer un personnage aussi célèbre que Jasmin en ce milieu du 19<sup>e</sup> siècle ?

En l'absence de certitude, nous pencherions pour la

«piste Pereire». En effet, le banquier a reconnu la notoriété de Jasmin, auteur d'un poème à la gloire du chemin de fer ; il lui octroya un «laisser-passer permanent» sur ses propres lignes mais ce cadeau ne fut offert qu'en 1857<sup>(6)</sup>, alors que le poète agenais vint dans la région dès 1852.

La Compagnie du Midi, propriété des Pereire, absorba, on le sait, la Compagnie du chemin de fer de La Teste en difficultés<sup>(7)</sup>. Grâce à Deganne, Arcachon était atteint en 1857. Les banquiers Pereire ont-ils eu connaissance du succès de Jasmin dans les cercles parisiens où ils occupaient une place privilégiée auprès de l'Empereur, notamment par l'entremise d'Hausmann ?

Autre possibilité justifiant la venue de Jasmin en Buch, la rencontre avec des personnalités parisiennes ayant des attaches dans notre région. Ont-ils pu influencer le poète ? Ainsi avons-nous relevé le nom du duc de Blacas qui assiste à une soirée de Jasmin le 4 juin 1853 et que nous retrouvons participant à un office à Notre-Dame d'Arcachon le 21 août 1864<sup>(9)</sup>. A-t-il pu à un degré quelconque servir d'intermédiaire pour la venue de Jasmin à Arcachon ?

Après quelques hésitations, une dernière suggestion est possible qui tendrait à prouver une seule influence en la personne de M. Lamarque de Plaisance, alors maire de La Teste, auquel notre poète-perruquier rend un hommage appuyé le 20 août 1854 dans un poème écrit à la gloire des pêcheurs d'Arcachon intitulé : "Lous Pescarès d'Arcachon"<sup>(10)</sup>.

Nous lisons sous le titre en gascon :

«Moussu Lamarquo-Plaisance, Mairo de La Tèsto».

Cette orthographe fera peut-être bondir les occitanistes testerins qui ont engagé le fer dans une polémique ancienne. En effet, en 1981, lors des fêtes de fin d'année, une banderole barrait la rue du 14 juillet qui était la rue de Pierre Moureau, l'horloger-imprimeur que nous avons évoqué plus haut. Sur ce calicot était écrit : «Nadau à la Testa», ce que M. Ragot estimait être incorrect alors que F. Pédemay<sup>(11)</sup> soutenait que, d'après notamment les textes

des baillettes de 1468 relatives à la forêt usagère de La Teste, cette orthographe était conforme à la graphie classique du gascon. Que dire alors des o rajoutés par Jasmin ?

## INFLUENCE DE LAMARQUE DE PLAISANCE ?

Après cette digression, reprenons notre propos qui laissait supposer l'influence du maire de La Teste dans la présence de Jasmin en Pays de Buch.

Il faut rappeler à nos lecteurs que Lamarque venait tout droit de Lot-et-Garonne, de Cocumont précisément, dont il fut conseiller général en 1848 et maire en 1850. «Parachuté», il «débarque» dans la région où il s'est fait construire un chalet en 1843<sup>(12)</sup>. Encouragé par Hausmann (un familier de Louis-Napoléon), après un imbroglio entre Bestaven, Jean Hameau et Moureau, il est nommé par le pouvoir de tutelle (le préfet de la Gironde) maire de La Teste le 30 juillet 1852.

Devenu ensuite maire d'Arcachon, il réussit à faire venir Napoléon III sur les bords du Bassin. Puis renvoyé de la mairie par les électeurs arcachonnais, il sera élu à nouveau conseiller municipal de La Teste, les habitants n'ayant aucune rancune contre celui qui provoqua la séparation du quartier d'Eyrac, permettant la création d'Arcachon en commune distincte en 1857.

On peut donc penser tout naturellement que Lamarque, au fait de la notoriété de Jasmin lors de son séjour en Lot-et-Garonne, devenu responsable de la municipalité de La Teste puis d'Arcachon, provoqua à plusieurs reprises la venue du poète agenais.

## ANALYSE DES DIFFÉRENTS SÉJOURS

D'après les travaux de J. Clouché<sup>(14)</sup>, nous avons dénombré cinq voyages dans notre région dont 3 à Arcachon et 2 à La Teste. La désignation d'Arcachon est assez ambi-

## LES PÊCHEURS D'ARCACHON.

POÈME DÉDIÉ A MONSIEUR LAMARQUE-PLAISANCE, MAIRE DE LA TESTE.

(20 Août 1854.)

Je m'en souviendrai toujours : Un soir, un gros orage  
Nous avait tout dévasté;

Un vieux, vieux marin de notre voisinage,  
Qui m'enseignait la charité.

Me dit : « Prions Dieu, enfant.

« Pour les femmes des pêcheurs

« Qui sur les bords d'une mer que je sais

« Viennent de s'avouer avec des enfants au berceau ! »

— Mais moi qui tristement pensais

Aux malheureux qu'ici je savais

Dans des maisons lézardées assises sur pans de bois,

Je dis : « Pensée première

« Revient de droit à notre rue. »

Le vieux marin se dressa :

Sa figure devint brûlante :

Et sa voix larmoyant comme l'orgue plaintive.

Ainsi lentement me parla :

— « L'orage, ici, pauvre, n'est rien qu'un souffle

« Qui égratigne en passant et la ville et la prairie :

## LOUS PÈSCARÈS D'ARCACHOU.

POÈME DEDIAT A MOUSSU LAMARQUO-PLAISANCE, MAIRO DE LA TESTO.

(20 Agous 1854.)

M'en soubendrèy toutjour : Un sero, un gros aouratge  
Nous abiò tout deschabartat;

Un bièl, bièl marinè de nostre bezinatge.

Que m'aprenò la caritat,

Me diguèt : « Preguen Diou, maynatge.

« Pel las fennos des pescarès

« Que sus hors d'uno mèr que sâbi,

« Bènon de s'abeouza dambé d'efans al brès! »

— Mais jou que tristomen pensâbi

As malhurous qu'aciou sabioy

Dins d'oustals fendaillats setuts sur pans de boy.

Diguéri : « Pensâdo prumèro

« Bay de dret à nôstro carrèro... »

Lou bièl marinè se quillèt;

Sa figuro benguèt burlento;

Et sa bouès larmejan coumo l'orgo doulento.

Atal lentomen me parlèt :

— « L'aouratge, aci, paourot, n'ès res qu'uno bouffâdo

« Que graoupigno en passan et la bilo et la prâdo;

guë car, aux dates que nous détaillerons ultérieurement, cette dernière fait encore partie de La Teste. Pourtant, dans les textes étudiés, il y a bien distinction entre les deux destinations.

Voyons en détail les dates :

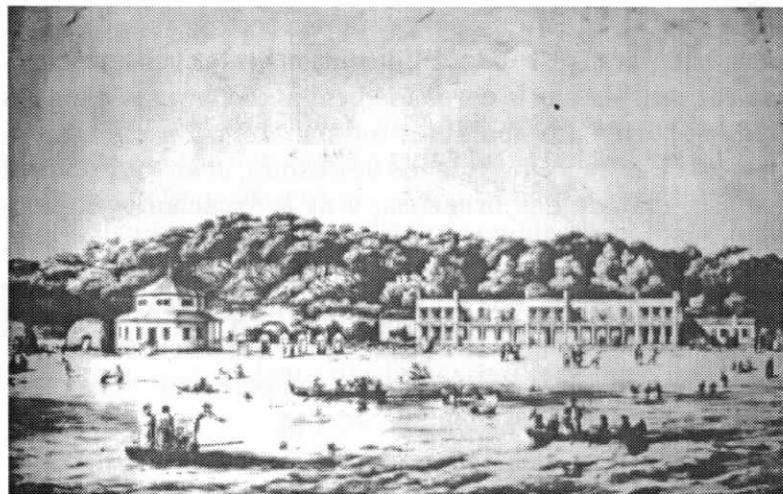
La première visite a lieu à La Teste le 12 août 1852 à l'occasion des Fêtes de charité, puis c'est Arcachon qui a l'honneur de recevoir le poète le 14 août 1853. Ses pas le dirigent à nouveau vers La Teste le 20 août 1853 où il reçoit la médaille d'or représentant Napoléon III dont nous avons parlé au début du texte<sup>(16)</sup> (schéma n° 1).



Schéma n° 1

Nous le retrouvons au casino d'Arcachon<sup>(17)</sup> (doc. n° +1) le 20 août 1854 où il dédie son poème *Lous Pescareys d'Arcachou* cité plus haut, au maire de La Teste ! Il reçoit en hommage un porte-cigare de la ville d'Arcachon et une médaille d'or, ce qui paraît assez bizarre étant donné que la séparation n'a pas encore eu lieu. Il reviendra sans doute pour la dernière fois à Arcachon du 22 au 24 septembre 1855<sup>(18)</sup>.

Son deuxième voyage à La Teste semble bien préparé car nous en retrouvons les prémisses dans une lettre à un ami agenais datée du 7 août 1853. Il y dit : «Reçu par l'empereur à St-Cloud, j'y récite plusieurs de mes œuvres,



Document n° 1

*Caritat, Riche ou Pauvre, le Maçon, les Jumeaux, Mon voyage à Paris, Ma Vigne*». Après avoir intercédé auprès de l'Empereur le retour de son ami Balde, il indique ensuite qu'il quittera Paris le 17 et «comme je vous l'ai dit je m'arrêterai à La Teste pour une soirée au bénéfice des pauvres fixée au 21»<sup>(19)</sup>.

Jasmin courait de ville en ville où il déclamaient lui-même ses poèmes avec un talent d'acteur accompli et il employait «les recettes» de ses interventions à soulager la misère, édifier des hôpitaux, restaurer des églises<sup>(20)</sup>.

«Sur le chemin de retour d'un de ses voyages à Paris entre les cahots du coupé, Jasmin rêve de sénateurs, de ministres, d'Ambassadeurs, d'Empereur et d'Impératrice, de fleurs, de fêtes, de compliments ; il compose d'autres impromptus, pense à Arcachon où, face à l'océan au pied de dunes sauvages et des pins harmonieux bercés par la brise, il plaidera demain de toutes ses forces»<sup>(21)</sup>.

## CONSÉQUENCE INATTENDUE DE SES SÉJOURS ?

On peut supposer que les quelques jours passés dans

notre Pays de Buch lui laissèrent des souvenirs tenaces et sans doute en tira-t-il des informations relatives aux expériences tentées par le corps médical arcachonnais dans les soins apportés aux maladies pulmonaires. En effet, si on en croit Charles Pujos<sup>(22)</sup>, le fils de Jasmin, Jean dit Edouard Jasmin, malade des bronches, vint à Arcachon «soigner» son affection. On l'en rapporta presque mourant en 1885. Jasmin, décédé en 1864 et sa femme Magnounet en 1876, n'ont pu influencer directement leur fils quant au choix du séjour, mais peut-être ce dernier a-t-il été orienté vers cette destination après avoir entendu son père vanter les bienfaits du climat d'Arcachon ?

### JASMIN FACE A SON AUDITOIRE

En lisant le commentaire qui accompagne le texte poétique consacré aux pêcheurs d'Arcachon (20 août 1854), on se rend mieux compte des conditions dans lesquelles ces soirées se déroulaient. «Le soir, Jasmin réunissait au Casino une foule immense, avide de l'entendre. Jamais fête poétique et musicale n'avait été aussi brillante. La recette des pauvres a été considérable. Quand Jasmin est monté sur l'estrade, le public d'élite (sic) qui remplissait le Casino lui a fait une véritable ovation et c'est au milieu de cet enthousiasme qu'il a récité sa pièce de circonstance... Des bouquets sont venus de toutes parts tomber à ses pieds et M. Lamarque-Plaisance, après l'avoir poétiquement remercié, lui a offert une médaille d'or avec cette inscription : «Fêtes de Charité d'Arcachon : A JASMIN - Soirée du 20 Août 1854» (extrait du *Courrier de la Gironde*, 22 Août 1854)

En parcourant les vers du «pêcheur d'Arcachon», on constate que Jasmin distribue au passage un compliment à Lamarque qu'il qualifie de «bon riche qui est venu à La Teste» et le commentaire de fin d'article précise qu'un mois après cette séance au Casino, le Maire recevait la décoration de la Légion d'Honneur ; y a-t-il eu relation de cause à effet<sup>(23)</sup> ?

### LA PLACE DE L'OCCITAN EN PAYS DE BUCH

Il est bien difficile de mesurer, après les brefs séjours de Jasmin dans notre contrée, la portée et l'impact du message en occitan délivré par cet infatigable «bretteur» des mots, d'autant que son auditoire semble assez éloigné des gens du peuple qui pratiquaient encore couramment le «patois». Il n'est pas rare en effet de voir certains voyageurs contemporains déroutés par le parler des autochtones et s'étonnant sur le degré de civilisation rencontré.

Pourtant, P. Moureau dans le préambule de son ouvrage couronné en 1868 par l'Académie Impériale des Sciences et Belles Lettres et Arts de Bordeaux souligne que : «Le patois était autrefois dans le midi de La France le langage ordinaire des Riches et des Pauvres. A La Teste néanmoins vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la langue française était déjà parlée par plusieurs et comprise par presque tous». Et dans un regret d'ajouter : «Le patois qu'on entend encore n'est plus qu'un mélange de français et de divers patois de nombreuses familles étrangères qui depuis sont venues s'installer dans la localité»<sup>(24)</sup>.

Depuis cette époque, quelques expériences ont été tentées pour faire revivre la langue gasconne et notamment en Aquitaine où il faut signaler l'ouverture des Calendré-tas comme à La Teste, école bilingue pour l'enseignement primaire. Sans doute Jasmin aurait été ravi de connaître cette façon d'appréhender la langue écrite et parlée, lui qui se fit l'éducateur des «lecteurs de bonne volonté» mais d'ignorance désarmante qui ne savaient plus lire sa prose<sup>(25)</sup>.

Pour conclure, il est bon de rappeler que les multiples interventions poétiques de Jasmin surnommé le pèlerin de la charité, ont toujours eu un seul but, recueillir le plus d'argent possible auprès de ses différents auditoires. On comprend mieux ainsi la composition de ces derniers. Ces collectes servaient à soulager la misère d'un peuple dont il se sentit toujours très proche malgré les nombreux

contacts avec l'élite de la société française de ce milieu du 19<sup>e</sup> siècle.

Près de 140 ans après sa disparition, l'histoire se perpétue ; une certaine partie de la société française vit au dessous du seuil de pauvreté. Ainsi, pour conserver l'esprit de l'action de Jasmin, les responsables des différentes soirées poétiques organisées, avec entrée gratuite, à Agen en 1998, recueilleront les dons au profit des Restaurants du Cœur<sup>(26)</sup>. Un geste que notre poète aurait apprécié à sa juste valeur.

Michel JACQUES

## NOTES

- 1) Charles Pujos, Jasmin vivant, extrait de la *Revue de l'Agenais*, p. 13.
- 2) J. Clouché, dernier biographe de Jasmin, auteur notamment de *Jasmin Vrai ou itinéraire d'un homme de bien*, 1994. Initiateur des fêtes commémoratives de 1998, il a dénombré 500 interventions de Jasmin (Ch. Pujos suggère le chiffre de 12 000 séances, soit une moyenne incroyable de 300 par an). L'échoppe du poète est toujours visible place Jasmin (!) à Agen, ainsi que sa maison natale en ville. Il était l'auteur notamment de très nombreux poèmes regroupés sous le titre célèbre «Los Papillotás», allusion à un artifice de perruquier. Il donna d'ailleurs ce nom à une vigne dont il fit l'acquisition dans le vallon de Vérone près d'Agen et qui lui servit de lieu de méditation. C'est sans doute le seul luxe qu'il s'octroya dans toute son existence. Ch. Pujos signale par ailleurs que Jasmin eut quelques désaccords avec Lamartine qui, cependant, l'avait qualifié en 1842 de «premier poète de France». A la suite d'un différend entre Sainte-Beuve et Lamartine, il y eut un léger froid. Puis après quelques années de calme, Lamartine en 1859 aurait appelé Jasmin «un grand poète épique sans longueur». Ce qui était difficile à pardonner et «on peut imaginer avec vraisemblance que les ponts furent définitivement rompus».
- 3) J. Clouché, *ouvrage cité*.
- 4) Paul Fénelon, *Guyenne* (ouvrage collectif : Jean Secret, René Crozet Armand Got). p. 219.
- 5) *Ibid.*
- 6) J. Clouché, *ouvrage cité*.

- 7) J. Ragot, Sud-Ouest du 2/8/82 (le premier projet présenté par les Peire date de 1854).
- 8) J. Clouché, *ouvrage cité*, p. 101.
- 9) A. Rebsomen, *Notre-Dame d'Arcachon*, p. 227.
- 10) Poème faisant partie du recueil «Los Papillotás», p. 83.
- 11) Sud-Ouest du 8/1/81 et 15/1/81. Se traduit par Noël à La Teste pour les quelques lecteurs qui ne liraient pas le gascon dans le texte... Nous laisserons les spécialistes en occitan analyser le texte de Jasmin dans lequel ils trouveront sans doute matière à réflexion.
- 12) J. Ragot, Sud-Ouest du 17/12/80. Il était né à Marmande. R. Aufan, *Naissance d'Arcachon*, p. 103, signale que Lamarque fut le premier à racheter les droits sur la forêt usagère de la Teste à Eyrac (Petite montagne d'Arcachon).
- 13) Maire d'Arcachon de 1857 à 1865 et de 1874 à 1876 (R. Aufan, *ouvrage cité*, p. 106).
- 14) J. Clouché, *ouvrage cité*.
- 15) R. Aufan, *ouvrage cité*, p. 132 indique qu'«en 1853 fut installée une commission des fêtes et régates dont le résultat fut la création le 6 juin 1854 de la société des Régates et Fêtes charitables d'Arcachon».
- 16) Cette médaille porte le n° 51 dans le répertoire de la liste des objets composant le musée du poète Jasmin, inventaire fourni par la petite fille du poète Marie-Louise (p. 303, 304, 305 J. Clouché, *ouvrage cité*).
- 17) S'agissait-il du casino qu'un certain Laporte avait ouvert dans les années 1854-55 ? R. Aufan, *ouvrage cité*, p. 126. - *Ibid.*, p. 50 : un casino fut ajouté en 1849 à l'hôtel Gaillard, un des premiers établissements construits sur la parcelle d'Eyrac (photo n° 1). Cédé à François Morel en 1852, le casino devenait la propriété de Laporte. - *Guide d'Arcachon de Durègne de Laugnaguet*, p. 35 : «Enfin une rotonde octogonale s'élève en 1850 au milieu des cabanes de pêcheurs sur la plage d'Eyrac».
- 18) J. Clouché, *ouvrage cité*, p. 209.
- 19) Il date d'ailleurs une lettre à l'abbé Masson curé de Vergt, Paris le 17 août 1853.
- 20) Armand Got, *Guyenne*, p. 199.
- 21) J. Clouché, *ouvrage cité*, p. 216. L'auteur, dans cette évocation assez romancée des sentiments prêtés à Jasmin, laisse percer dans le verbe «plaidier» la démarche constante du poète qui, en proposant ses vers à un public averti, oeuvre pour soulager des misères.
- 22) *Ibid.* p. 147.
- 23) «Los Papillotás» p. 86. R. Aufan, *ouvrage cité* p. 132, indique à la date du 19 août 1854 que la commission des fêtes organise une soirée musicale et poétique.

24) Faisait-il allusion aux nombreux Landais venus s'installer en Buch pour cultiver les pins de la forêt usagère ? Il est peu probable qu'à cette époque beaucoup d'étrangers arrivant d'autres départements soient venus perturber dans nos régions le noyau local. Sans doute la transformation d'Arcachon servira de révélateur à l'ouverture du Pays de Buch à l'ère industrielle, ne serait-ce qu'avec l'arrivée du chemin de fer.

25) J. Clouché, *ouvrage cité*, p. 77.

- Armand Got, *ouvrage cité* p. 199, rappelle les propos d'un certain Charles Derennes, poète de son état, qui juge que le style de Jasmin «n'est pas toujours aussi heureux et pur que M. de Sainte-Beuve l'affirmait».

- Il ne faut pas passer sous silence les contradicteurs de Jasmin qui contesteront ses talents de poète, notamment Jean Bernard Lafon (1810-1884) bibliothécaire, historien, journaliste, qui reproche à Jasmin de mal écrire le dialecte et de l'ignorer rien moins que ça. De même, André Dupront (1795-1879) né et mort à Agen, avocat éloquent qui fonda un journal d'opposition à Jasmin, qu'il traitait d'écrivain iroquois. Jasmin faillit se battre en duel avec lui en 1853 mais l'avocat s'en tira par une dérobade (J. Clouché, *ouvrage cité*, p. 100, 101, 102).

26) Voir programme des manifestations du Comité Jasmin.

## FAMILLES DU PAYS DE BUCH

### LES DIGNAC (suite et fin)

#### III. LES DIGNAC ISSUS DE GASTON

Comme indiqué dans l'introduction de cette étude, une troisième branche «Dignac» se trouvait constituée à La Teste à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle : celle des Dignac surnommés *Gaston*, car issus de Gaston Dignac, dit d'Anne (vraisemblablement le prénom de sa mère), et de Magdeleine Bouzats.

En l'état actuel de nos connaissances, ce Gaston Dignac :

1) était le cousin de Jean Dignac, «orphelin, marinier», qui épousa en premières noces à La Teste, le 20 octobre 1653, Marie Laville, «orpheline»<sup>(1)</sup> ;

2) si l'on se base sur la transmission des chaffres, il eut au moins trois fils, tous trois dits *Gaston* :

- Guiraud Dignac, fiancé le 1<sup>er</sup> juin 1670 à La Teste avec Catherine Peybordes,
- Jean Dignac, marié le 2 mai 1684 avec Thoumine Ville-neuve, de Gujan,
- Jean Dignac, marinier, époux de Marie Sanguinet.

De son mariage avec Catherine Peybordes, on peut indiquer six enfants de Guiraud Dignac :

- Marie Dignac, née le 16 février 1675,
- Jean Dignac, né le 13 mars 1678,
- Pierre Dignac, né le 21 novembre 1683 et décédé le 2

février 1686 (présents aux obsèques : Jean et Guiraud Dignac),

- Jeanne Dignac, née le 14 septembre 1685,
- Guiraud Dignac, né le 6 mars 1687,
- Anne Dignac, née le 2 mai 1688.

Quant à son frère Jean, époux de Marie Sanguinet, devenu veuf le 29 novembre 1733, on lui connaît un fils : Jean Dignac, lui aussi marinier, fiancé le 10 mai 1739 et marié le 1<sup>er</sup> juin 1739 avec Catherine Souleyreau, servante, fille de feus Jean Souleyreau et de Marguerite Montaignan.

Ce dernier couple eut au moins cinq enfants :

- Jacques Dignac, né le 15 janvier 1742,
- Jean Dignac, né le 8 novembre 1744,
- Marie Dignac, née le 18 janvier 1751,
- Marie Dignac, née le 15 février 1754,
- Marie Dignac, née le 14 avril 1757, fiancée le 8 décembre 1774 et mariée le 29 avril 1775 à La Teste avec Jean Laporte, veuf de Jeanne Cravey, fils de Jean Laporte et de Jeanne Bouscaud.

Veuve, Catherine Souleyreau mourut à La Teste, à l'âge de 64 ans, le 31 juillet 1773. Elle ne vit donc pas une de ses trois filles, dite *Gastonne* (vraisemblablement l'épouse de Jean Laporte) être décrétée «de soit oui» dans le cadre de la première information judiciaire de l'affaire Marie Baudens, épouse Combes, au cours de l'été 1778.

#### IV) A PROPOS DES DIGNAC

Notre confrère Denis Blanchard-Dignac nous écrit :

«En me limitant à notre branche familiale des Dignac, je vous prie de recevoir les observations suivantes :

1. Mon quinquain Jean Dignac, né le 27 juillet 1735, a sans doute eu une vie moins longue que celle que lui a prêtée son biographe Alain d'Anglade, suite à des confusions avec d'autres Dignac, capitaines de navires à la même époque,

dont l'un prénommé comme lui Jean, et époux lui aussi d'une Marie Baleste-Baillon ; néanmoins, entre sa réception comme capitaine au petit cabotage en 1760, puis au grand cabotage en 1766 et la date de son décès avancé par l'Amirauté en mai 1781, il a eu largement le temps de se frotter aux Anglais au cours de destinations le conduisant fréquemment vers les côtes bretonnes, avec comme port d'attache préféré Redon, où il avait fait construire son navire *La Vertu*, à bord duquel il fut arraisonné par les Anglais au travers de Penmarch en mars 1781, avant d'être déporté dans les prisons d'Angleterre.

2. La veuve du capitaine Jean Dignac, née Marie Baleste-Baillon (1736-1819), issue d'une famille étudiée dans le bulletin n° 66, est qualifiée dans le bulletin n° 96 de cultivatrice. Afin de ne pas induire d'erreur sur sa condition, il convient de préciser qu'il fallait entendre par cultivateur ou cultivatrice, à l'époque révolutionnaire, tout propriétaire de terres cultivées.

3. Pierre-Edmond Dignac (1775-1838), fils des précédents, apparaît à l'âge de 20 ans comme secrétaire d'administration. Précisons que cet étudiant en droit, qui deviendra, en tant qu'élu, adjoint de l'administration municipale, achètera à 30 ans, la charge de greffier de la justice de paix du canton de La Teste. Rappelons qu'il résidait avec son épouse, née Anne-Elisabeth Daisson, dans l'hôtel Daisson-Dignac, devenu Lalanne, actuelle bibliothèque municipale (cf. bulletin n° 34).»

Mme Cardinaud, du Cercle Généalogique du Bassin d'Arcachon et du Pays de Buch, nous a communiqué un acte notarié qui vient à l'appui de la seconde partie de notre étude :

«Par devant le not(a)ire royal soussigné fut présent Jean Dignac, marinier habitant de cette paroisse lequel de son bon gré a reconnu et soussigné audit reçu réellement comptant sur (...) de Jean Daisson dit Janique mar(chan)t voiturier hab(itan)t de cette paroisse icy pré(sen)t et comptant.

Scavoir la somme de deux cens livres argent en la (...) que ledit Daisson et Marie Bacquey sa femme ont constitué a Marie Daisson leur fille femme dudit Dignac pour sa dot stipulée par son contrat de mariage du ... rethennu par de Laville not(ai)re royal, laquelle somme de deux livres ledit Dignac a comptée et nombrée, prinse et a soy retirée en escus de cinq livres pièce et aut(re) monaye ayant cours faisant la somme des deux cens livres... sept contenté en a tenu et tient quittes lesd(its) Daisson et Bacquey... de mesme que des int(érêts) qui pouvoit avoir couru jusques à ce jour, laque(el)le somme de deux cens livres ledit Dignac reconoit a ladite Marie Daisson sa femme affecté et hipotéqué sur tous ses biens propres pr(ésen)ts et a venir.

De quoi les parties mont requis acte que leur ay accordé.

Fait et passé à la Teste dans l'étude du not(ai)re sousigné le cinquième jour de septembre mil sept cens dix sept pr(ésen)ts Pierre Darmailhac (...) et Jean Laroze maître de barque hab(itant)s de ce lieu de la Teste Témoins au requis soussignés avec ledit Daisson, non ledit Dignac pour ne scavoir de ce interpellé sellon l'ord(inai)re par nous.

*Suivent les signatures de Darmailhac "presant", Daisson, Jean Laroze et Taffard (notaire).*

Michel BOYÉ

## NOTES

1) Cet acte de mariage a été retrouvé à Lanton par M. Jean-Jacques Cluzeau.

**L'étude des Dignac aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, comme l'ascendance de Pierre Dignac, seront publiées dans les prochains bulletins du Cercle Généalogique du Bassin d'Arcachon et du Pays de Buch.**

## L'ODYSSÉE MALHEUREUSE DU WHITE BIRD

Le *White-Bird* fut construit par un chantier naval à Cowes dans l'île de Wight au sud de la Grande-Bretagne, à côté de Newport, pour le compte de M. Barbaroux, ingénieur en chef de la firme Thomson-Houston. Il fut vraisemblablement achevé avant la dernière guerre, vers 1935 (mais cette date est très imprécise).

Il mesurait 32 mètres de long à la flottaison et 5,50 mètres de large. La coque était entièrement en teck. Les membrures métalliques étaient boulonnées sur les bordés par des boulons en bronze. Une grande quantité du même métal entrainait dans la construction du bateau ; un chiffre, vraisemblablement exagéré, de 23 tonnes pour l'ensemble des boulons, arbres porte-hélices et hélices a été avancé. Le *White-Bird* (oiseau blanc) possédait un seul gouvernail et deux hélices. Les arbres extérieurs à la coque, à la partie arrière, étaient maintenus par deux chaises avec paliers à bâbord et à tribord.

Lorsque les Allemands envahirent la France en 1940, ils trouvèrent le *White-Bird* le long de la Seine du côté de Rouen, et s'en saisirent immédiatement comme prise de guerre.

Ils effectuèrent quelques modifications, changèrent les deux moteurs principaux qui étaient des Lorraine-Dietrich, par deux moteurs allemands «WM», un peu plus puissants (140 chevaux chacun au lieu de 120).

Ces moteurs assuraient une vitesse de 11 noeuds et

demi environ. Si aucun armement n'avait été placé à bord, les deux ancres du type Marrel qui étaient dans les écu-biers avant, portaient chacune et sur chaque face plate des croix gammées en relief de 12 centimètres de diamètre ; les Allemands poussaient le souci de mettre leur emblème jusque sur des ancres (schéma n°1).

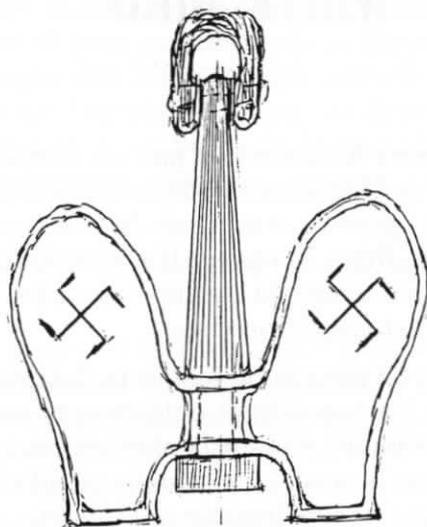


Schéma n° 1

A l'avant du *White-Bird*, sur le pont entre le mât de l'avant et les écu-biers, se trouvait un guindeau mixte électrique et manuel permettant de relever les ancres.

L'intérieur du *White-Bird* était extrêmement luxueux. Tout était en acajou verni. Les lavabos des cabines étaient en laiton argenté, ainsi que les appliques de l'éclairage des coursives.

Le lit de la chambre principale était très bas et pendu à la cardan, c'est-à-dire qu'il ne suivait pas les mouvements du bateau, ni au tangage ni au roulis. Il en était de même des lavabos des cabines. Le bateau pouvait bouger, l'eau du lavabo restait stable.

On peut penser que l'*Oiseau blanc*, dépourvu de gaillard à l'avant, était destiné à naviguer sur les canaux,

plutôt qu'en haute mer. Le mât de l'avant était articulé à quelques dizaines de centimètres du pont et pouvait se replier vers l'arrière du bateau de façon à permettre à celui-ci de passer sous les ponts des rivières et des canaux.

Dès sa prise par les Allemands, le *White-Bird* a été débaptisé. Il s'est appelé le *Feldmarschall* ; il est devenu le yacht du maréchal Rommel.

Il est peu vraisemblable que celui-ci ait eu le temps d'en profiter, si l'on considère les activités qui étaient les siennes à cette époque, en pleine guerre.

Le *White-Bird* était sur le bassin d'Arcachon quelques jours avant la libération d'Arcachon, le 22 Août 1944 ; nous sommes en droit de penser qu'il a dû quitter la région de Rouen bien avant le débarquement des alliés en Normandie, le 6 juin 1944. Aux environs des 19 et 20 août, il était accosté au wharf en bois que les Allemands avaient construit pour prolonger la jetée Thiers.

Trois ou quatre jours avant la libération de la ville et par conséquent avant leur départ, des soldats arrivèrent avec des camions chargés de caisses de munitions, explosifs, «Shédite», grenades, fusils et autres engins de guerre<sup>(1)</sup>.

Les Allemands en jetèrent une grande partie à l'eau du côté droit de la jetée ; quelques caisses furent descendues dans la machine du *White-Bird* entre les deux moteurs, d'autres furent placées à bâbord sur le pont à hauteur du compartiment moteur.

Dans le courant de l'après-midi, une vedette de la marine allemande remorqua le bateau vers le large. Le courant à ce moment-là était très faible, mais de flot, et le bateau dérivait lentement vers l'Est.

La vedette était accostée sur le flan droit. Un Allemand armé d'une hache a essayé de pratiquer un trou dans la coque à hauteur de la flottaison, mais étant donné l'épaisseur des bordés et la dureté du bois de teck, il n'a pas réussi.

Des soldats montèrent à bord et descendirent dans la machine. Là, toujours munis de la même hache, ils ont sectionné les tuyaux de 80 millimètres de diamètre en cuivre des prises d'eau à la mer (les prises d'eau «vannes» étaient ouvertes).

La machine a vite été noyée. Comme tout avait été prévu, tous les hublots du bateau étaient grand ouverts (environ 5 à bâbord et 5 à tribord).

Dès que la machine fut pleine jusqu'à recouvrir les moteurs, le bateau coula rapidement dans les fonds de 15 à 18 mètres, dans l'est des deux dépôts de charbon «Le Duquesne» et La «Jeanne d'Arc», et presque sur la pointe de la Matelle, sensiblement sur une ligne orientée depuis l'entrée actuelle du port d'Arcachon et le Nord.

Des ostréiculteurs qui rentraient alors des parcs ont sûrement vu le bateau couler. *L'Oiseau blanc* a commencé ce jour-là sa longue vie d'épave<sup>(2)</sup>.

Comment expliquer la présence du yacht de Rommel sur le bassin d'Arcachon ?

En 1940, lorsque les Allemands envahirent la France, le Général de Gaulle a préféré continuer le combat depuis la Grande Bretagne, persuadé que la guerre n'était pas perdue.

Ne peut-on pas supposer que le maréchal Rommel, sans son accident sur la route de La Roche-Guyon et vu la vitesse avec laquelle les alliés progressaient vers Paris, pouvait, le cas échéant, rejoindre son bateau pour gagner l'Espagne ou l'Amérique du Sud (Argentine) ?

Mais les événements ont été tout autres et la guerre a continué sans Rommel et sans son bateau.

Un an et demi s'est écoulé depuis le sabordage mais une idée a fait son chemin dans l'esprit de quelques personnes demeurant à Gujan et au Teich.

Pourquoi ne pas essayer de relever cette épave pour la remettre en état et au besoin l'utiliser... ?

Monsieur X a donc pris les renseignements nécessaires auprès des Affaires Maritimes et est allé voir M. Barbaroux, le propriétaire qui lui a fourni tous les renseignements détaillés sur les origines du *White-Bird*.

M. Barbaroux s'étant désisté de tout acte de propriété sur l'épave, celle-ci a été achetée au fond de l'eau, pour le franc symbolique.

Les problèmes commencèrent alors car ce ne fut pas une mince affaire que de relever le bateau qui, au fond, s'était considérablement alourdi par des tonnes de vase et autres sédiments entrés par les hublots et les claires-voies.

Monsieur X a pressenti les directeurs des Pêcheries de l'Océan, MM. Olivari et Boyer Vidal qui donnèrent leur accord pour fournir le matériel et l'aide nécessaires pour le renflouement. Deux ou trois tentatives infructueuses furent effectuées. Le scaphandrier des Pêcheries de l'Océan, M. Ménard, plongea plusieurs fois, mais le résultat fut négatif malgré tous ses efforts, les moyens mis en oeuvre étant trop faibles.

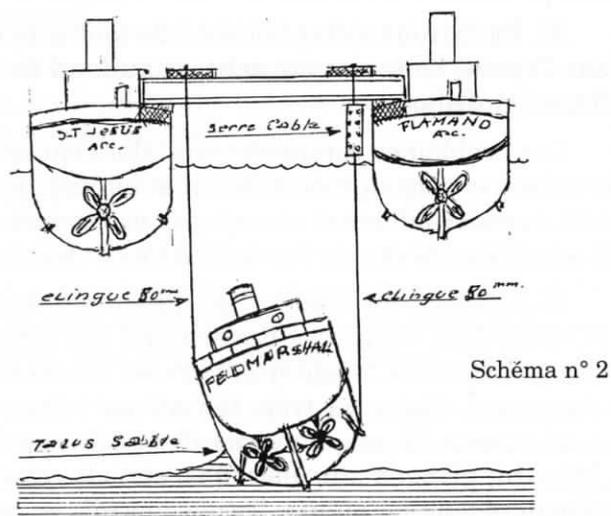
C'est alors que Monsieur X fit appel à un ami, Monsieur Y, ingénieur au Port Autonome de Bordeaux.

La situation fut sérieusement étudiée. Un jour arriva un lourd convoi exceptionnel de matériel en provenance de Bordeaux.

Deux grandes poutres métalliques en double (de 80 centimètres de hauteur et de 15 mètres de long) furent débarquées ainsi que deux câbles d'acier de 50 millimètres de diamètre et d'une cinquantaine de mètres de long chacun. Tout ce matériel fut acheminé vers l'épave avec des chalands et une vedette, dont le patron, M. Picats, était un fin manœuvrier. La vedette avait un moteur C.L.M. de 50 chevaux.

Les deux bateaux, *Le Flamand* et *le Soeur Thérèse de Jésus*, destinés à servir de flotteurs, furent placés de part et d'autre de *l'Oiseau blanc* (schéma n°2) et solidement ancrés par des câbles métalliques (fûnes) et des an-

ces apenelées, c'est-à-dire reliées 2 par 2 (2 dans le Nord-Est et 2 dans le Sud-Est puis 2 dans le Nord-Ouest et 2 dans le Sud-Ouest).

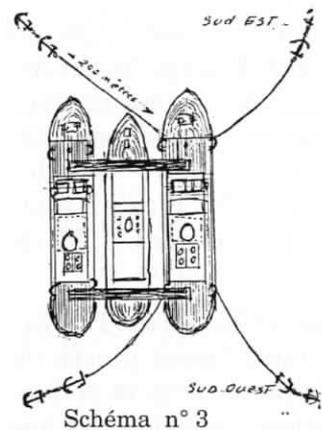


Ces ancres étaient mouillées à environ 200 mètres du dispositif de relevage (inutile de dire toutes les difficultés que cela a représenté) (schéma n°3).

Tous ces travaux ont été menés à bien par la société de l'Océan et notre équipe ; le Capitaine d'Armement M. Louis Degert et M. Albert Rustique supervisèrent toutes ces opérations délicates.

Un scaphandrier (spécialiste) arriva de Bordeaux avec ses aides et tout le matériel avec lequel il plongeait journallement dans l'estuaire de la Gironde.

Du fond de l'eau, il nous expliqua que le bateau était gité du côté bâbord par le poids des munitions



entreposées sur le pont du côté bâbord, et qu'un talus de sable vaseux s'était formé de ce côté là. Aussi, pour passer sous la coque à l'avant et à l'arrière les deux grosses élingues en acier, il fallait creuser avec une pompe à incendie deux passages sous la coque (sortes de mini-fossés) à l'avant et à l'arrière. Ce qui fut fait assez rapidement.

J'ai gardé un souvenir inoubliable et extrêmement précis de ce scaphandrier italien, véritable force de la nature, qui nous chantait «Sur la mer calmée» et «Les Pêcheurs de Perles» du fond du bassin tout en travaillant très dur, pendant 4 heures.

Nous l'écoutions devant l'amplificateur du téléphone depuis le chaland, sur lequel était entreposé son matériel de «Pieds-Lourds» et la pompe à air que deux de ses aides actionnaient sans interruption. Nous étions là pour prendre la relève si besoin était.

Le scaphandrier nous assura que c'était un plaisir de plonger dans le bassin ; l'eau y était très claire, comparativement à la Gironde où elle est chargée de boue et par conséquent très trouble.

Vint le moment de passer les câbles. Un filin plus petit et plus maniable fut d'abord mis en place, puis tiré par le treuil du chalutier *Le Flamand* qui était au-dessus à tribord de l'épave. Puis nous disposâmes les deux câbles à leurs postes définitifs.

Les poutres métalliques furent ensuite placées en travers des deux bateaux porteurs *Le Flamand* et le *Sœur Thérèse de Jésus*, à reposer sur des madriers (genre traverses de chemin de fer), posés sur le pont des deux bateaux, et sous l'extrémité des poutres, le tout un peu au-dessus du bastingage.

Enfin, les câbles d'acier furent placés définitivement à cheval sur les poutres et raidis par le treuil à vapeur du *Flamand*.

Le coefficient de la marée ayant été prévu, comme il se doit, il fut décidé que le surlendemain serait le jour J, le

grand jour. Comme un fait exprès, ce fut une nuit vers 1 h 30, à la basse mer.

Tous les câbles furent raidis au maximum à l'aide des treuils et des serre-câbles extrêmement puissants mis en place. Tout fut prêt vers minuit en attendant le flot. Inutile de dire que tout le monde était sur le pont, les projecteurs et toutes les lampes baladeuses placées le long du bord.

Il faisait froid cette nuit-là et beaucoup de vols de canards passaient au-dessus de nous, absolument indifférents.

Enfin, vers 1 h 10 du matin, les serre-câbles commencèrent à craquer ; des efforts considérables se faisaient entendre et les serre-câbles furent resserrés.

Vers 1 h 30 quelqu'un cria dans le noir : « Nous bougeons » ; effectivement, des points de repères pris d'après les lumières de la ville d'Arcachon nous indiquaient que tout l'ensemble avait décollé du fond.

Pour la première fois depuis de longs mois, *l'Oiseau blanc*, quoiqu'assisté, ressuscitait. La machine à vapeur du *Flamand* était réchauffée et parée à manoeuvrer, le mécanicien-chauffeur à son poste.

Les quatre mouillages disposés aux points cardinaux furent largués et repérés par des bouées, puis doucement, à petite machine, ce convoi lentement se mit en route pour atteindre la plage, sensiblement à la plage d'Eyrac, devant l'hôtel, actuellement Arc-Hôtel.

Arrivé là et ne pouvant aller plus haut à la bordure du chenal, *Le Flamand* fit marche arrière en emportant avec lui les poutres et les élingues.

*Le Sœur Thérèse de Jésus* fut incapable de bouger ; c'était un très vieux bateau en acier mais malmené par l'effort qui lui avait été imposé. Il avait pris l'eau et coulé à côté du *Feldmarschall*. Il fut très vite réparé et remorqué à son mouillage définitif.

*L'Oiseau blanc*, depuis plus d'un an et demi, revoyait le jour, mais il était impossible de rentrer à l'intérieur, même à la basse mer car le bateau était plein de vase. Aussi, des tampons tronconiques en bois furent confectionnés par les charpentiers de la société de l'Océan, au diamètre des hublots, puis placés en force dans les ouvertures des hublots par l'extérieur du bateau.

Nous ne savions toujours pas comment le bateau avait coulé. Par la plage et à basse mer, nous avons fait le tour de la coque et il n'y avait nulle part des trous ou des brèches (à part la coque, par le travers de la machine et à hauteur de la flottaison, qui avait reçu des coups de hache ; mais sans la percer).

Nous vîmes sous le pavois, à l'avant et à bâbord et tribord, et à l'arrière des ancres que de grandes lettres nous donnaient pour la première fois la certitude que le bateau était bien celui de Rommel : il y avait écrit *Feldmarschall*.

Le port autonome de Bordeaux nous envoya deux énormes motopompes qui, placées sur un chaland, assurèrent le pompage de la coque, par la claire-voie de la machine. Dès que cela fut possible, nous avons fermé les prises d'eau à la mer et, toujours accompagnés du chaland et des pompes, nous l'avons tiré avec la vedette de l'Océan.

*L'Oiseau blanc*, ex *White-Bird*, ex *Feldmarschall* remonta la Canelette et vint accoster provisoirement à l'extrémité de l'apponement des Pêcheries de l'Océan, sensiblement à l'endroit où se trouve maintenant la partie Ouest de la criée (sous les installations de Sayo-Marée).

Là commencèrent de longs travaux de démolition à l'intérieur, des tarets et autres animalcules marins ayant abîmé tous les bois précieux.

Des travaux de dévasage et des investigations furent effectués. Cinq tonnes de gueuses en plomb furent localisées sous le parquet du poste arrière et devaient constituer le lest du bateau.

Mais *l'Oiseau blanc* ne pouvait rester indéfiniment au bout de la jetée. Des béquilles en bois très solides (avec semelles) furent mises en place, deux à bâbord et deux à tribord ; la partie haute était fixée dans deux hublots de part et d'autre de la coque. A la basse mer, le bateau resta absolument droit jusqu'à sa remise complète en état.

La maison Vanhove fut chargée de la réfection des moteurs et de l'ensemble machine, la maison Sigrist de la partie électrique.

Notre équipe, J. Lafaye en particulier, s'occupa des opérations de nettoyage des pièces et nous, avec B. Menoro et le père Gaston Charron, de la peinture et autres travaux.

La première chose que M. Albert Rustique a demandé fut de relever l'étrave de 1 mètre 50 environ et le pavois de part et d'autre sur 4 mètres à gauche et 4 mètres à droite.

Sur le pont et à l'avant de la passerelle, un grand salon existait depuis l'origine du bateau ; il fut réaménagé avec trois couchettes, table, cabinets de toilette, penderie etc..., car trois de nos armateurs devaient venir au premier voyage et, effectivement, sont venus avec nous à Port-Etienne. Ce salon servait également de carré des officiers.

Parallèlement aux travaux sur *l'Oiseau blanc*, la direction de l'entreprise F. et Cie avait acheté aux surplus de la guerre un L.C.T. de débarquement (chaland) le 1288, modèle destiné au Japon (c'est-à-dire tropicalisé avec frigidaires, etc...) de façon à pouvoir dédommager pour partie les services rendus que la société devait aux Pêcheries de l'Océan. Nous avons effectué quatre voyages de charbon destinés aux chalutiers de la Pêcherie, de 600 tonnes chacun, depuis le dépôt de Bordeaux-Bassens jusqu'à Arcachon.

Ce fut mon premier embarquement comme 2<sup>e</sup> mécanicien, le chef étant M. Paul Girardeau, ancien Maître Principal de la Marine Nationale.

Nos armateurs envisageaient l'utilisation de ces deux bateaux, *l'Oiseau blanc* et le L.C.T. 1288, devenu le *Blue-*



Jetée de l'Océan, partie avant du *Feldmarschall*

*Bird*, pour monter une pêcherie industrielle de langoustes à Port-Etienne dans la Baie du Lévrier en Mauritanie.

Le *Blue-Bird* fut transformé en navire usine ; des aménagements furent installés sur son pont : cabines, etc..., avec tout ce qu'il fallait pour séjourner sur les lieux de pêche (installation-usine avec autoclaves, sertisseuses, etc...). Dans les cales avant et arrière de l'*Oiseau blanc*, des viviers très importants furent mis en place : l'un était constitué par la cale avant de la machine et l'autre, le plus important, par un énorme caisson en bois de chêne.

Ces deux viviers étaient aménagés avec des étagères, sur lesquelles devaient être placées les langoustes ; une circulation d'eau était assurée en permanence.

Des compresseurs envoyaient dans la nasse d'eau de l'air sous forme de bulles, à la base des viviers comme dans un aquarium.

A l'origine de cette histoire de pêche à la langouste, il y avait la réussite, avec des voiliers, des pêcheurs langoustiers Camaretois et Douarnenistes. Il faut dire que leur système était très simple. La coque de leurs bateaux était munie de fentes par où l'eau de mer entraît et sortait à chaque coup de roulis : pas besoin de pompe, la circulation de ce fait étant bien meilleure.

De toute façon, ces pêcheurs, les Frères Thomas, Cloarec et le dénommé «Petit Poisson», étaient des spécialistes.

Enfin, après avoir effectué toutes ces modifications, les deux bateaux furent prêts pour le grand départ.

L'*Oiseau blanc* avec pour équipage : patron, Albert Rustique ; second, André Boyer ; le radio, Jean Bonnasse ; chef mécanicien, Paul Girardeau ; 2<sup>e</sup> mécanicien, François Rivet ; 3<sup>e</sup> mécanicien, J. Christian Rustique ; matelots, Louis Vallet, M. Priol et M. Descot ; cuisinier, Jean Dumensnil dit Le dénicheur ; novice, Ricou Dubroca.

Sur le *Blue-Bird*, un équipage pont avait été embar-

qué juste pour le voyage à Port-Etienne, le bateau devant rester là-bas sédentaire.

Les marins qui devaient assurer la pêche étaient les pêcheurs de Camaret et Douarnenez cités plus haut, environ huit avec canots et filets. Leurs canots étaient construits spécialement pour eux, avec des moteurs de qualité extra pour ce genre de pêche, ayant fait leurs preuves depuis longtemps, des monocylindres Couach de 5 chevaux.

Un maître-cuisinier, spécialiste des conserves était chargé de la mise en boîte des queues de langoustes ; je dois dire que toutes ces opérations de pêche-conserverie ont toutes parfaitement fonctionné. Les langoustes mises en boîte sauce américaine étaient d'une qualité inégalée !

Sur les lieux de pêche à la sortie du Cap-Blanc à l'extérieur de la Baie du Lévrier, les marins-pêcheurs posaient leurs filets dans les brisants le soir, je crois, et les relevaient le matin. Le fait de pêcher dans les brisants était très dangereux. La langouste pêchée était la langouste verte, comme les feuilles des arbres, mais devenait rouge une fois cuite et, bien sûr, aussi bonne que n'importe quelle autre langouste<sup>(3)</sup>.

Les pêcheurs pêchaient à proximité d'une colonie de phoques-moines, espèce de lamantins qu'ils voyaient souvent à côté d'eux.

Nous sommes partis en convoi de Bordeaux avec l'*Oiseau blanc* et le *Blue-Bird*, fin Juin 1947.

Le premier chef-mécanicien du *Blue-Bird* était M. Deletoile secondé par Pierre Labouly que j'ai retrouvé plus tard avec sa famille à Diego-Suarez (Madagascar).

Pendant que le *Blue-Bird* continuait sa route vers Port Etienne, nous, avec l'*Oiseau blanc*, avons fait une première escale à Casablanca, juste le temps d'aller faire un tour en ville depuis la jetée Delure.

Ensuite, seconde escale à Agadir. Mon père Albert Rustique, qui était un navigateur hors du commun, con-

naissait bien ces endroits et aux abords du cap Ghir (Montagne de fer), il nous a indiqué que les compas (boussoles) s'affolaient à tel point qu'autrefois de nombreux bateaux avaient fait naufrage dans ces endroits.

Dans le port d'Agadir, baignade comme il se doit. Le cuistot Jean Dumesnil, quant à lui, était parti à terre pour acheter des vivres. A cette époque Agadir était un vrai paradis. Il nous ramena entre autres des grappes de raisin de 40 centimètres de haut comme nous n'en avions jamais vues.

Le 12 Juillet 1947, nous étions à Port Etienne, à pied d'œuvre si j'ose dire. Port Etienne, c'était le désert, du sable à perte de vue, une reproduction énorme du Banc d'Arguin, celui des passes d'Arcachon. Coïncidence curieuse, le Banc d'Arguin sur lequel s'est perdue la Frégate *La Méduse* le 2 Juillet 1816, se trouve juste au large de la Baie du Lévrier. Un très beau tableau de Géricault illustre ce naufrage.

Autant le désert était sauvage, autant la Baie du Lévrier grouillait littéralement de vie. Une fois, parti avec mon beau-frère Jean Bonnasse marcher au bord de l'eau vers la Baie Cansado, nous avons ramassé de très beaux coquillages (cônes et volutes) et même une langouste que Jean avait attrapée à la main. Les sardines étaient à un mètre du bord du sable.

Nous marchions sur la plage et une nuée de crabes jaunes et rouges, des tourlourous, couraient devant nous et s'enfonçaient très rapidement dans le sable. Ils ressortaient dès que nous étions passés, à quelques mètres derrière nous. Par la suite, mon beau-frère a baptisé sa maison *Les Tourlourous*, en souvenir.

Le 14 Juillet, match de football sur la plage de Port Etienne, entre la garnison des Touaregs et une sélection de nos deux bateaux ; nous étions jeunes à l'époque et cela s'est très bien passé.

Le soir, à la nuit, le gouverneur nous a reçus à la Résidence et offert le champagne (bien frais). Je garde un excellent souvenir de ce Monsieur et de son épouse.

A titre d'anecdote, le seul pied de verdure existant dans toute la région était un pied de tomate, dans un pot ; ils sacrifiaient tous les jours un quart d'eau pour l'arroser ; c'était le vrai désert, le Sahara.

Le jour suivant, les choses sérieuses commencèrent ; les pêcheurs partirent poser leurs filets. Nous, sur l'*Oiseau blanc*, nous avons donné un coup de chalut, avec un petit chalut de pinasse du bassin. Coup de chalut d'une demi-heure et il nous a été impossible de remonter le filet à bord, vu la quantité de poissons et de coquillages (plus d'une tonne). Le second, André Boyer, a fendu le filet le long du bord et nous avons tout récupéré avec des épuisettes.

Les premières langoustes qui furent pêchées furent mises en conserve par l'usine du *Blue-Bird*. Dès que celle-ci fut saturée (plusieurs centaines de kilogrammes), nous avons commencé à recevoir les nôtres dans les viviers de l'*Oiseau blanc*. En quelques jours, c'est 8 à 10 tonnes qui furent ainsi embarquées.

Jusque là, tout allait très bien. Une fois la quantité nécessaire reçue dans les viviers, nous sommes partis pour regagner Arcachon, en ramenant les conserves préparées par le *Blue-Bird*.

Tous les jours, les viviers étaient visités et jusque par le travers de Gibraltar, rien à signaler au point de vue langouste. La navigation était très bonne et il faisait très beau. Je me souviens de la couleur de l'eau de mer à cet endroit ; on aurait dit de l'encre Wattermam, tellement elle était bleue (peut-être était-ce dû aux grands fonds ou à la couleur du ciel ?).

Le 15 Août 1947, nous sommes passés au large du Cap Saint-Vincent au Portugal ; sur la falaise, on vit l'Abbaye où Christophe Colomb a fait ses études.

Le lendemain, visite des viviers ; le second remonta avec beaucoup de langoustes mortes que nous avons jetées à l'eau. Le surlendemain, encore une grosse mortalité.

Tout pourtant fonctionnait très bien : les pompes, les compresseurs qui insufflaient l'air, etc... et il faisait toujours très beau de surcroît. Arrivés par le travers des îles Berlingues au Portugal, nous n'avions plus de langoustes à bord ; le moral était à zéro.

Nous avons doublé le Cap Finistère, en Espagne, le 17 ou 18 Août et avons fait route vers Arcachon, les viviers aussi vides qu'au départ.

Arrivés au milieu du Golfe de Gascogne, pour comble de malchance, une tête de bielle du moteur bâbord commença à cogner au cylindre n° 3. Nous avons stoppé le moteur et démonté, repris le serrage et continué notre route.

Le lendemain, un de nos armateurs, qui avait fait une réflexion désobligeante sur les capacités de navigateur de mon père, a été bien surpris car celui-ci dit à son fidèle second, André Boyer : «André, dans une demi-heure tu iras devant, nous ne devrions pas tarder à voir les dunes du Pyla». Trente-cinq minutes plus tard, André cria : «Albert, les dunes droit devant».

A cette époque, il n'y avait pas de Guidage Par Satellite, mais le Père Rustique était un virtuose pour se servir du sextant. Ce fut un des meilleurs moments de notre voyage de retour.

Comme le pélican, lassé d'un long voyage, l'*Oiseau blanc* retourne à son logis (étrange prémonition). Sa courte carrière de grand voyageur des mers va s'arrêter là, à nouveau au bord du bassin d'Arcachon devant les établissements Auroux.

Je ne sais ce qu'il est advenu de lui après ; mais pour nous, équipage de l'*Oiseau blanc*, il a été annoté sur nos fascicules d'inscrits maritimes «débarqués non payés», ce qui veut tout dire et c'est tout un programme.

Nos armateurs ont disparu dans la nature sans laisser d'adresse. Pour nous, notre vie de marin a continué sur d'autres bateaux et d'autres mers. Il a fallu faire vite pour rattraper financièrement le temps perdu (plus de cinq mois).

Volontairement, je n'ai pas cité les noms de nos armateurs qui ne sont plus de ce monde aujourd'hui.

Seule l'histoire du *Feldmarschall* subsiste. Pour qu'elle ne s'efface pas avec le temps, je crois qu'il était bien de l'écrire. Peut être le sujet a-t-il été un peu débordé, n'est-ce pas mieux ainsi ?

Jean-Christian RUSTIQUE

## NOTES

- 1) Après le 22 Août, une équipe de copains dont j'étais plongea pendant plusieurs jours et nous avons récupéré pour les F.F.I. des tonnes de matériel de guerre.
- 2) Un mois auparavant, le 17 Juillet 1944, vers 16 heures, Rommel, dans sa voiture conduite par son chauffeur Daniels, roule vers la Roche-Guyon. Deux chasseurs bombardiers surgissent à une vitesse terrifiante. Daniels est mortellement blessé, la voiture traverse la route et s'écrase dans le fossé de droite. Rommel gît à vingt pas avec une double fracture du crâne.  
Les événements se précipitaient. Le début de la fin pour le 3<sup>e</sup> Reich avait sonné, car la mort de Rommel était une lourde perte pour les Allemands.  
(D'après Raymond Cartier, *Paris-Match*).
- 3) Les langoustes pêchées dans les brisants du Cap Blanc sont vertes, celles pêchées sur le Banc d'Arguin sont roses, un peu plus grosses, et le long du Portugal, celles, dites Royales, un peu plus roses que celles du Banc d'Arguin. Toutes, une fois cuites, sont rouges.

J'ai eu plus tard l'occasion d'être mécanicien sur un gros chalutier à La Rochelle, et nous avons ramené des centaines de langoustes (roses) du Banc d'Arguin, sans aucune précaution spéciale, si ce n'est la pompe à couler dessus. Elles sont arrivées toutes vivantes à La Rochelle et couraient sur les carreaux de la cuisine chez mes parents, 15 jours après avoir été pêchées. Sur un autre bateau toujours à La Rochelle, j'avais fabriqué un vivier à l'arrière du bateau et nous y mettions en permanence de 80 à 100 langoustes et homards que nous pêchions par 350 mètres de fond. Nous ramenions tout cela vivant à La Rochelle, sans problème. Alors, la question se pose : Pourquoi ne pas avoir ramené de langoustes à Arcachon ? Que s'est-il passé ?

## PIERRES ET SITES

### LE MONUMENT AUX MORTS DE BIGANOS

La première commémoration de l'Armistice, en 1919, toute émouvante qu'elle ait pu être, laissa à la population un sentiment de gêne envers ceux que l'on honorait pour avoir donné leur vie pour la Patrie.

Le conseil municipal se réunit donc sans tarder le 23 novembre 1919 et vota un crédit pour l'achat d'une plaque commémorative «des militaires de la commune morts pour la France». Un an plus tard, le 5 décembre 1920, un nouveau crédit fut voté pour la réinhumation des soldats morts pour la France, transférés au cimetière de Biganos.

Le 10 octobre 1921, tout en consentant une participation pour l'érection d'un monument à la Pointe de Grave, en reconnaissance «A l'Amérique», le conseil municipal acceptait une subvention communale de 5.000 francs qui devait venir s'ajouter à la souscription envisagée pour l'élévation d'un monument aux 73 enfants de Biganos morts pour la France. Décision enfin était prise d'implanter ce monument place de l'Eglise devant l'école des filles.

La souscription allait rapporter environ dix mille francs. Ce qui n'empêcha pas le conseil municipal, lors de sa séance du 11 décembre 1921, de consentir un crédit supplémentaire de 1.000 francs et de se pencher sur les croquis de l'emplacement, plans et devis.

Peu après, il votait un crédit de 140 francs pour qu'une délégation municipale se rendit à Arudy (Pyrénées Atlantiques), où se trouvait le siège du Comptoir d'exploitation et de ventes des marbres et granits des Pyrénées afin d'examiner les différents monuments exposés et de faire son choix.

Bientôt les choses se concrétisent, lors du conseil municipal du 12 mars 1922 où il est donné connaissance du décret ministériel du 15 février 1922 autorisant la construction d'un monument. A l'unanimité, le conseil donna mission au maire de passer un marché de gré à gré avec le Comptoir d'exploitation et de ventes des marbres et granits des Pyrénées.

Au cours de cette même séance, M. Arnaudin, architecte, commenta le devis de mise en place, supérieur de 1.100 francs au devis initial. Il fut précisé que les travaux seraient entièrement exécutés par des entrepreneurs et artisans de la commune. Et ce fut M. Aguilar qui fut choisi pour effectuer les travaux de fondation et de pose du monument.

L'édifice a une base de pierre de 3,50 m de côté avec quatre bornes également en pierre reliées par une grosse chaîne. La stèle de 1,50 m de base, en granit, supporte un buste de Poilu avec son drapeau. Sur la face sud, figure une grande palme de bronze avec l'inscription gravée en lettres dorées : «Biganos à ses enfants Morts pour la France».

Les faces est et ouest mentionnent la liste des soldats tués lors des combats. A leur base, 2 réceptacles remplis l'un de terre de l'Yser, l'autre de terre de Verdun. Ces apports sont postérieurs à l'implantation du monument. Quant à la face nord, initialement vierge, elle porte aujourd'hui mention des victimes de la guerre 1939-1945 : 17 noms de soldats tués sur le front ou de déportés dans les camps d'extermination nazis.

Le 25 mars 1923, les travaux étant agréés, le conseil

municipal fixa la date d'inauguration et le protocole de la cérémonie.

Cet événement patriotique a eu lieu le 21 mai 1923 en présence de M. Louis David, sénateur maire d'Andernos, de M. Gaston Lahary, maire de Biganos, et de son conseil municipal. Ce fut un grand jour d'émotion d'abord et de fête ensuite car c'était l'aboutissement d'un vœu sincère de toute la population après quatre années d'attente. Il s'agissait, bien sûr, d'honorer la mémoire des morts, mais aussi d'affirmer la sollicitude aux rescapés de ces années douloureuses, mais aussi aux veuves, orphelins et autres victimes qui ne pouvaient oublier.

En 1992, la municipalité décida de redessiner le site car l'implantation d'origine du monument, trop proche de la route départementale, créait des conditions dangereuses lors des cérémonies patriotiques. Les anciennes écoles de filles furent donc rasées, aérant la place, et le monument repositionné en son centre.

Avec la nouvelle place, baptisée avec juste raison «Place du XI novembre 1918», dotée d'un aménagement floral bien pensé et d'un pavage harmonieux qui met en valeur la stèle, c'est une partie intégrante du patrimoine de Biganos qui est ainsi sauvé.

Roger CASTET

## APPEL

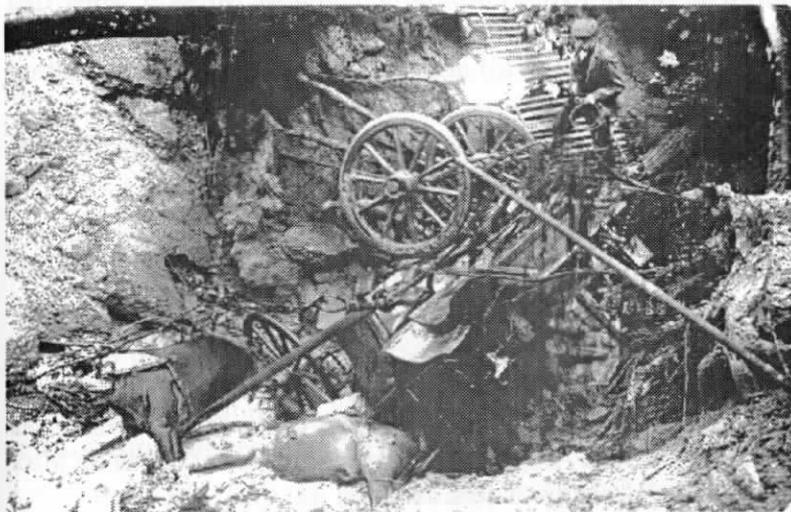
Arcachon, Le Teich, Mios, Salles, Beliet, Arès, Audenge, Lanton, Le Temple, Saumos, Le Porge, Lacanau : autant de communes pour lesquelles nous attendons articles et documentation sur les Monuments aux Morts de 1914-1918.

## TEXTES ET DOCUMENTS

### UN DRAME A ARCACHON. QUAND ?(\*)

Cher Max,

Je t'envoie une vue du désastre qui s'est produit au Casino Mauresque, en bas du casino avenue Régnauld entre les rampes qui montent au casino et le petit kiosque où on prend les billets. La route s'est effondrée au moment où passait un landau caoutchouté à deux chevaux ; se trouvaient dedans le vice-consul d'Espagne avec 2 dames revenant du Casino de la Plage à 1 heure, sous une pluie torrentielle... Tout a été englouti ; les personnes ainsi que le cocher sauvés sans trop de mal. Nous revenons de le voir, c'est peureux, au dessous une maison a été engloutie sous le sable, l'eau et les platanes... Quel malheur, beaucoup de dégâts dans Arcachon...



(\*) document communiqué par Mme Marie-Christine Le Métayer

## NOTES DE LECTURE

J'avais lu *Les Cribleurs d'Océan* il a quelque soixante ans. En reprenant ce livre, je craignais de ne pas éprouver les sensations et émotions que j'avais ressenties à l'époque. De fait, ma lecture a été très différente, mais j'ai retrouvé des images familières, les sardiniers, les chalutiers à vapeur, les pêcheurs à la senne, le Cap-Ferret d'autrefois. L'auteur, André Armandy, s'est voulu à la fois acteur témoin et commentateur de l'histoire qu'il raconte. Sans concession au pittoresque, en rapportant des faits observés, des gestes quotidiens, il a construit une tragédie dont les principaux protagonistes, Cyrille et Siméon, sont des marins, «accoutumés à vivre de la mer, à lutter corps à corps avec elle, à la vaincre jusqu'à ce qu'ils soient vaincus par elle.»

J'avais lu *Les Cribleurs d'Océan* dans une édition brochée sans attrait.

Cette nouvelle édition est illustrée et enrichie de notes, ce qui en facilite la lecture pour ceux que le vocabulaire local pourrait dérouter.

Que l'on ait connu le Bassin d'autrefois ou que l'on s'intéresse à son histoire, on peut trouver plaisir et intérêt dans cet ouvrage (roman ? histoire vraie ?) *Les Cribleurs d'Océan* d'André Armandy – Commentaires et notes de Max Baumann (Editions Equinoxe).

Eliane KELLER

## LES FEUILLES DE L'ÉTÉ.

Dans le numéro d'octobre de la revue *L'Histoire*, Jacques Berlioz, Directeur de recherche au C.N.R.S., conclut son analyse de l'ouvrage d'un historien américain sur les notes en bas de page<sup>(1)</sup>, en citant Marc Bloch<sup>(2)</sup>.

Parlant des adversaires de la note en bas de page, il écrivait : «*Ces délicats prouvent simplement leur imperméabilité aux plus élémentaires préceptes d'une morale de l'intelligence. Car...une affirmation n'a le droit de se produire qu'à la condition de pouvoir être vérifiée*».

Cette observation s'applique aux deux nouveaux ouvrages que l'été nous a infligés : la réédition par M. Galy de son *Histoire du Bassin d'Arcachon* de 1979<sup>(3)</sup> et *Les caprices du bassin* de Bruno Labarbe et Alain Pujol<sup>(4)</sup>.

Du second, au bandeau en forme de "scoop" journalistique destiné à attirer le chaland : «*Théâtre millénaire d'un drame rituel, les passes du bassin d'Arcachon ont enseveli 2.000 marins pêcheurs*», on ne peut que renvoyer au texte cité plus haut.

On y relève en effet la copie pure et simple, sans guillemets ni indication d'origine, de pages entières de l'ouvrage de Jacques Ragot<sup>(5)</sup>, d'un article de Pierre Jean Labourg<sup>(6)</sup>, ou d'un texte tiré des *Variétés Bordeloises* de l'Abbé Baurein en 1788. La liste n'est peut-être pas close, mais je m'en suis tenu aux textes que je connaissais.

Certes, me direz-vous ces ouvrages sont épuisés, mais ce n'est pas une raison pour s'en approprier les textes au mépris de toute morale.

Quant à sa rigueur historique, on est édifié dès les premières pages quand les auteurs opposent le drame qui se déroule en mer en juillet 1858 à l'insouciance de ceux qui, au même moment, jouent et dansent sous les coupes du Casino Mauresque d'Arcachon... construit en 1863 !!

Pour M. Galy, se livrer à une critique systématique serait là aussi fastidieux, d'autant que Jacques Ragot l'avait

déjà faite pour l'édition de 1979<sup>(7)</sup>. Certes il y a des progrès mais l'auteur persévère encore trop souvent dans ses grossières erreurs comme l'établissement par Jules César d'une garnison à... La Teste !!

L'absence de sérieux de cet ouvrage éclate dès la page 7 lorsqu'on nous explique une fois encore que le bassin était à l'origine un lac et que sa masse d'eau «surmonta un jour la barrière de sable, avec ou sans le secours de l'homme, et se précipita dans la mer en ouvrant la vaste brèche existant actuellement entre le Cap-Ferret et le Pyla».

Certes cette énormité est tempérée par un encart qui, page 8, explique la genèse de la formation du bassin et auquel l'auteur renvoie !!

On touche là, à la façon dont l'ouvrage est conçu : à côté du texte légèrement remanié de 1979 et de ses erreurs renouvelées, on trouve quelques chapitres supplémentaires et, très souvent, des résumés encadrés des recherches qui ont été publiées... par d'autres depuis la première édition.

Mais l'intérêt de la réédition est, comme le souligne la présentation, dans l'abondance des illustrations. Ces documents sont le résultat d'un pillage en règle des ouvrages parus depuis 1979 et de l'utilisation de fonds d'archives publiques, sans qu'il y ait la moindre indication de leur provenance.

Mais il y a plus grave : l'auteur utilise très largement l'ouvrage *Le Pilat, la grande dune et le Pays de Buch*, livre auquel j'ai, avec de nombreux amis, collaboré, que je connais donc bien et qui, depuis 1983, est devenu une référence.

Il y (photo)copie ou scannérise (?) sans citer ses sources, de très nombreux dessins ou cartes mais prend soin chaque fois de supprimer ou d'ajouter un détail : ainsi, page 62 trouve-t-on deux dessins représentant la formation des dunes paraboliques et des barkhanes sur lesquels il a ajouté la mention «sens du vent» à côté des simples flèches que

l'auteur, qu'il n'indique pas, avait dessinées ! Autre exemple, page 71, quand, sur les dessins de l'évolution de la dune du Pilat, il supprime, ajoute ou déplace les indications chiffrées des paléosols.

Ce procédé se renouvelle très souvent. Jamais n'apparaît la mention «d'après X ou Y». Le comble, c'est qu'en début de cet ouvrage on trouve le rappel judicieux de la loi de 1957 sur les contrefaçons !!!

La déontologie se perd, mais ces ouvrages sont célébrés (honneurs de la presse, réceptions...) et malheureusement cela se vend, diffusant ainsi dans le public non averti des contre-vérités historiques qui, une fois imprimées, prennent hélas l'apparence de la vérité.

Robert AUFAN.

## NOTES

- 1) A. Gaston, *Les origines tragiques de l'érudition. Une histoire de la note en bas de page*, traduit de l'anglais par Pierre Antoine Fabre, Paris, Le Seuil, 1998.
- 2) Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire*. Paris, Armand Colin, 1974, pp. 81-82
- 3) Roger Galy, *Histoire du Bassin d'Arcachon des origines à nos jours, les événements, les lieux, les hommes*, Princi Negre, 1998
- 4) Bruno Labarbe et Alain Pujol, *Les caprices du Bassin*, Villandraut, Edition de la palombe, 1998
- 5) Jacques Ragot, *Les pêcheurs du Bassin d'Arcachon au temps des chaloupes*, Bordeaux, Ulysse Éditions, 1983
- 6) Pierre Jean Labourg, *Les passes du bassin d'Arcachon*, B.S.H.A.A n° 36, 1983.
- 7) Jacques Ragot, *Amicus Galy sed magis amica veritas*, B.S.H.A.A. n° 22, 1979.

## VIE DE LA SOCIÉTÉ

### NOUVEAUX ADHERENTS

Mme NIOLLET Sylvia (Gujan), M. PICHERAL Jean-Pierre (Chatou-78), M. CAULE Jean-Pierre (La Teste), M. CAZUVIELH Jean-Louis (Bordeaux), M. LAINE Fabien (Le Teich), M. NOUAUX Jean-Jacques (La Teste), M. MULCEY Claude (Arcachon).

Bienvenue à tous.

### ACTIVITES DE LA SOCIETE

Le 6 septembre 1998, se sont tenues à Gujan-Mestras, avec un succès souligné par la presse, les 2èmes rencontres du Cercle Généalogique du Bassin d'Arcachon et du Pays de Buch et de la S.H.A.A. sous le titre «Cousins, cousines».

Les 19 et 20 septembre, notre société (Mlle Neymon, MM. Aufan, Boyé et Plantey) a activement apporté sa contribution, dans le Parc Mauresque (exposition et «cabine» de présentation), aux Journées du Patrimoine organisées à Arcachon.

Le 1<sup>er</sup> octobre, Michel Boyé a participé à la réunion préparatoire des Journées des Associations qui auront lieu les 18 et 19 décembre 1998 au Palais des Congrès d'Arcachon.

Le 7 octobre, réélu vice-président de la Fédération Historique du Sud-Ouest le 10 septembre, notre président a assisté à la réunion du nouveau bureau de la F. H. S. O., désormais présidée par M. le professeur Pierre Guillaume.

Les 8 et 9 octobre, Robert Aufan et François Thierry ont assuré les permanences de la société, présente au Salon du Livre de Bordeaux sous l'égide de la F.H.S.O.

Les 10 et 11 octobre, Mlle Neymon, MM. Aufan et Boyé ont animé le stand de la S.H.A.A., proche de celui de nos amis du Cercle Généalogique, au Forum des Associations de La Teste-de-Buch.

Le samedi 17 octobre, la Société des Amis du Vieux Blaye avait organisé une journée «Conférences» : deux communications ont été présentées par MM. Valette et Boyé.

### PUBLICATIONS

Cet été 1998 a été riche en publications. C'est ainsi que notre ami Charles Daney a fait coup double aux éditions Loubatières avec d'une part *L'Ermite d'Arcachon - Thomas Illyricus*, illustré par Jacques Guibillon et d'autre part *Huitres, moules, bivalves et Cie* (coll. Nourritures et Cie).

Max Baumann, pour sa part, présente et commente la réédition aux éditions Equinoxe de l'ouvrage jusqu'alors introuvable d'André Armandy, *Les cribleurs d'Océan* (voir Notes de lecture).

Enfin, notre secrétaire-adjoint Jacques Clémens a récidivé aux éditions Alan Sutton avec, dans la collection Mémoire en Images, l'ouvrage *Bordeaux*.

### EN SOUSCRIPTION

Le Comité de Liaison de l'Entre-deux-Mers (C.L.E.M.), fort du succès rencontré par les deux premiers albums de dessins de Léo Drouyn, prépare les 3ème et

4ème, en souscription jusqu'au 15 décembre. Le volume 3 pour lequel notre société a été mise à contribution (avec les textes de Robert Aufan, Michel Boyé et Jean-René Lallanne) aura pour titre : *Le Bassin d'Arcachon et la Grande Lande*, le volume 4 sera titré : *L'Entre-deux-Mers, de Lormont à La Sauve-Majeure*.

Pour tout renseignement sur cette souscription, écrire au secrétaire.

### COLLOQUE DU CAP-FERRET

Comme la presse l'a annoncé, pour de multiples raisons indépendantes de notre volonté, il nous a fallu reporter le colloque sur *La vocation balnéaire du littoral gascon* au mois de juin 1999, les samedi et dimanche 12 et 13.

Pour que cette manifestation soit le succès que les organisateurs et la mairie de Lège escomptent, il convient que les membres de la S.H.A.A. s'impliquent et s'inscrivent, souscrivent aux Actes qui seront publiés immédiatement. Qui plus est, au mois de juin, aucune difficulté pour atteindre le Cap-Ferret par la mer si bien que les conférenciers sont en droit d'espérer un auditoire nombreux.

Le trésorier attend donc vos inscriptions.

### PATRIMOINE

A l'occasion des Journées du Patrimoine, nous avons reçu un courrier d'un Arcachonnais, M. J.-L. Lescarret, qui s'inquiète, photographies édifiantes à l'appui, de l'état de délabrement «d'un élément bien négligé et même honteusement négligé du patrimoine arcachonnais», les écuries Pereire. Deux questions se posent : à qui appartiennent ces écuries ? Quelle destination leur donner dans la perspective d'une rénovation ? Le débat est ouvert, écrivez-nous.



### AGENDA

La S.H.A.A. participera donc aux Journées des Associations qui auront lieu les 18 et 19 décembre 1998 au Palais des Congrès d'Arcachon.

Quant à notre Assemblée Générale annuelle, elle se tiendra à Arcachon, au centre 2000, le 17 janvier 1999.

Nos amis de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, dans le cadre de «1999, Année du Port de Bayonne», ont décidé d'organiser les 16 et 17 avril 1999 à Bayonne un congrès sur *Passé, présent et avenir du Port de Bayonne*. Les inscriptions pour participer à ce congrès, éventuellement en présentant une communication, doivent parvenir aux organisateurs avant le 15 janvier 1999. Pour tout renseignement sur les thèmes retenus, écrire au secrétariat.

Enfin, signalons que le 124<sup>e</sup> Congrès National des sociétés historiques et scientifiques, organisé par le Comité des travaux historiques et scientifiques, aura lieu à l'université de Nantes du 19 au 26 avril. Le thème retenu : *Milieu littoral et Estuaires*, un thème qui devrait retenir l'attention des membres de la S.H.A.A. ! Les fiches d'inscriptions à retourner avant le 15 décembre 1998 sont à retirer auprès de notre secrétaire.

### APPEL DE COTISATION 1999

Les cotisations 1999 ont été fixées par la dernière A.G. à 150 francs (cotisation normale) et 200 francs (cotisation de soutien donnant droit à un livre).

Elles sont perçues par année civile et renouvelées par tacite reconduction. Ainsi quiconque n'aura pas manifesté son intention d'interrompre son abonnement recevra les numéros de la revue (1<sup>re</sup> parution : février 99)

Le trésorier espère que toutes les cotisations seront, à ce moment-là, encaissées, lui évitant la fastidieuse comptabilité des rappels (encore 100 début Septembre).

— oOo —

# Société Historique et Archéologique d'ARCACHON

CENTRE SOCIO-CULTUREL - 51 COURS TARTAS - 33120 ARCACHON

## Bureau de la Société

### Président d'Honneur

M. Jean VALETTE, Conservateur Général du Patrimoine

### Président

M. Michel BOYÉ, 18 rue Icare - 33260 La Teste de Buch - Tél. 05 56 66 36 21

### Vice-Présidente

Madame J. ROUSSET-NEVERS - 1 allée Dr Lalesque - Arcachon - 05 56 83 60 77

### Secrétaire

M. Pierre GIRAUD, B.P. 27, 33115 Pyla sur Mer

### Secrétaires-Adjointes

M. Jacques PLANTEY - 43 av. du Général de Gaulle - Arcachon - 05 56 83 12 74

M. Jacques CLÉMENS - 24, avenue Jean Cordier - 33600 Pessac

### Trésorier

M. Robert AUFAN - 56 boulevard du Pyla - 33260 La Teste de Buch - Tél. 05 56 54 48 84

### Trésorier adjoint

M. François THIERRY - 11 rue Bonlieu - 33610 Cestas - Tél. 05 56 07 62 52

### Conseil d'Administration

Mme Rousset-Nevers - MM. Ardoin Saint Amand - Aufan - Baumann - Boyé - Brouste - Castet - Clémens - Eymeri - Giraud - Jacques - Labat - Labatut - Mormone - Plantey - Stefanelly - Teyssier - Thierry - Valette.

**Contrôleurs aux comptes** : MM. Jacques et Stefanelly

**Membres honoraires** : M. MARCHOU (Président fondateur)

M. RAGOT (Président Honoraire)

Pour tous renseignements, s'adresser au président ou au trésorier.

- 1) - Les demandes d'adhésion sont à envoyer au président qui les soumettra au bureau de la Société lors de la prochaine réunion. Elles devront être accompagnées de la première cotisation.
- 2) - S'adresser au président pour la rédaction du bulletin et les communications à présenter.  
Les manuscrits insérés ne sont pas rendus.
- 3) - Il sera rendu compte de tout ouvrage dont un exemplaire sera offert à la Société.