

EXPERIENCES PHYSIOCRATIQUES DANS LE BASSIN D'ARCACHON 1750-1776

Par Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER, Laboratoire de Géomorphologie de l'E.P.H.E.

" Augmenter les subsistances qui étendent et assurent le bonheur de hommes, accroître la population qui fait la force des Empires, tel est le but des gouvernements éclairés. ...

Rendre fertile une Province que la nature semble condamner à la stérilité, c'est, pour ainsi dire, une conquête de l'industrie sur la nature; & ces conquêtes sont les seules que puisse ambitionner le Prince, ami de l'humanité, qui vient de monter sur le Trône "

Ainsi débute le mémoire de l'abbé DESBIEY sur la question " *Quelle est la meilleure manière de tirer parti des Landes de Bordeaux quant à la culture et à la population* " mémoire ayant remporté le prix de l'Académie des Belles Lettres, Sciences & Arts de Bordeaux en 1776 (1).

La physiocratie est donc une attitude, un état d'esprit qui, au nom du génie humain véhicule d'un progrès universel, cherche à assurer le bonheur des peuples et la richesse des nations.

Qu'est-ce qui fonde la prospérité des nations ?

- l'accroissement des surfaces en cultures, l'amélioration des rendements
- l'amélioration de la circulation des denrées et des hommes
- l'accroissement des populations productives en colonisant des terres nouvelles.

La prospérité physiocratique s'appuie donc sur un nouveau type d'économie qui privilégie la circulation des biens au sein du corps de l'état, et l'agriculture comme principale source de richesses.

Ces idées séduisantes trouvent un terreau propice dans une partie des terres de la Généralité de Guyenne, province condamnée par la nature à la stérilité. En effet que sont ces Landes de Bordeaux, sinon un désert où les montagnes de sables très mobiles, étouffent les pins sous leur progression, et une lande entrecoupée de marécages impraticables durant presque tout l'hiver. Ce désert est peuplé de quelques bergers sur leurs curieuses échasses et de résiniers extrayant le suc des pins pour le calfat des navires. Rares villages, grande pauvreté. Les mules remplacent les chevaux, le poulet a un affreux goût de résine, le pain noir et les tartines de graisse rance frappent également les quelques explorateurs de ces contrées. Ils nous montrent une terre ingrate, peuplée d'êtres misérables et rabougris, décimés par les fièvres. Seuls, les abords immédiats du Bassin d'Arcachon semblent prospères. Il y a des jardins, des chevaux, et des gros bourgs. Le bassin exporte vers Bordeaux ses poissons et ses huîtres qui y croissent dans une abondance contrastant avec la pauvreté environnante.

CONDITIONS NATURELLES ET HUMAINES

Bien que la passe d'entrée soit redoutable, les marins savent composer par leur incontestable habileté avec la difficulté de la barre. Même si le " Havre d'Arcachon " est poissonneux, la nature y impose, comme aux alentours, une rudesse des conditions de vie. Le principal problème qui préoccupe tout le monde depuis deux siècles est, plus encore que la barre de la passe d'entrée, la progression des dunes qui ensevelissent jusqu'aux maisons et villages. Vient ensuite le problème de l'isolement: peu de routes, et celles qui longent les dépressions interdunaires sont impraticables durant tout l'hiver, et même davantage, puisque ces étendues sont d'infests marécages. Le franchissement pénible des dunes mobiles de sable très blanc est aussi toujours évoqué. Le pays n'a qu'une seule mauvaise route maintenue toute l'année: celle de Bordeaux à la Teste. Dans l'optique physiocratique, ces territoires sont des terres vierges à conquérir et à coloniser. L'examen des cartes montre un terrain plein de possibilités: il y a les étangs qu'il suffirait de relier entre eux pour en faire une gigantesque voie d'eau à travers les landes, il y a aussi le bassin d'Arcachon qui pourrait faire un superbe port de guerre. Il suffirait d'une intervention humaine pour " corriger les écarts de la nature ". Malheureusement, nous savons combien tout cela est théorique. Néanmoins, chacun a son projet, sa solution.

Arcachon est tourné vers Bordeaux, vieille capitale de négoce à la bourgeoisie très active, et siège des instances provinciales et royales. Parmi ces instances, l'Intendant joue un rôle particulièrement important. Il est au coeur des problèmes dont il connaît les dossiers, il occupe une place d'arbitre et de décision, mais peut-il rester insensible aux arguments des requêtants? Au milieu du XVIIIe siècle, se pose pour l'activité de Bordeaux un problème qu'on oublie souvent: les passes de l'entrée de la Gironde se modifient, la passe principale située au Sud s'ensable ainsi que l'anse du Verdon où se trouve une batterie de défense. Les navires de fort tonnage ont des difficultés à remonter l'estuaire.

La jonction de Bordeaux à la mer devient donc problématique pour l'approvisionnement. Les préoccupations de l'armée pour défendre l'entrée rejoignent donc celles des marchands bordelais dans l'entrave de leur commerce maritime. Plus qu'une solution directe au problème, qui apparaît aux contemporains comme une conséquence directe d'une mauvaise gestion humaine, des solutions de remplacements sont recherchées: améliorer les routes, créer des canaux. Là encore une multitude de projets apparaissent. Ils émanent de pouvoirs différents, mais rapidement, on constate qu'une collaboration s'instaure entre les instances civiles et les

instances militaires: génie, ponts et chaussées et marine. Il va de soi que cette collaboration n'est pas sans problèmes.

Cette rapide analyse de situation montre donc une multiplicité des initiatives qui conduit à leur éclatement (voir la chronologie en annexe). Tous les projets peuvent bien être sous-tendus par de grandes idées communes, les intérêts des personnes ou des institutions initiatrices souvent divergent et les instances entrent parfois en compétition.

Dans cette pluralité d'initiatives et de projets, l'intendant a un rôle unificateur. Il reçoit les demandes, démarches et projets, mais son action véritable est difficile à analyser. Il est au fait du "local", dont il peut subir les pressions, mais agit au nom et pour l'intérêt du Royaume. Il a le pouvoir de décision et supervise en matière d'aménagement du territoire toutes les autres instances. Il a donc le pouvoir politique.

L'ingénieur a lui aussi une place particulière. Il est la plupart du temps chargé de s'exécuter dans le cadre de projets émanant d'instances différentes. Il est donc confronté à la diversité des points de vue, et par sa connaissance concrète du terrain, il est appelé à jouer un rôle de conseil, voire d'arbitre. L'ingénieur est conscient de ce rôle potentiel que son statut ne lui confère pas encore. Il doit passer par ses commanditaires, et subir aussi leurs pressions.

Tout se passera très bien jusqu'au jour où l'intendant se sentira spolié dans son rôle par une intervention directe de Paris dans les affaires de son ressort. En perdant de sa distance pour lutter contre cette intrusion, en usant de moyens de répression, de vexations à l'encontre des représentants directs du pouvoir, il perdra toute maîtrise du territoire.

Par contre, l'ingénieur se voit mieux reconnu comme une autorité de référence pour "l'aménagement du territoire". Tout un chacun conçoit des projets, parfois extravagants. L'ingénieur ne semble en être qu'un exécutant, mais à l'inverse du concepteur plus fort en "théorie" qu'en pratique, il est ancré dans le concret, il a étudié, mesuré le terrain, et fait jouer cette connaissance pour que son avis ait du poids.

Sa compétence devient aussi un ressort politique, dont il va d'ailleurs parfois user à mauvais escient. Les tensions d'intérêts personnels ou politiques, feront et déferont les choses. Les aménagements physiocratiques du bassin d'Arcachon sont d'une analyse complexe, si l'on souhaite dépasser l'évènementiel.

L'ATTRAIT POUR " L'AGRICULTURE NOUVELLE " ET LA PHYSIOCRATIE: LA CONCESSION NEZER ET LES SALINES

On pourrait concevoir que la région perdue qui nous retient, échappât au courant en vogue: " la capricieuse nation française, rassasiée d'opéras, de comédies et de romans, se mit à raisonner sur les blés " (Voltaire). Il n'en est rien. Il y a longtemps que la noblesse s'est embourgeoisée, et que les bourgeois ont acquis des terres nobles. Les protagonistes avec lesquels débute notre histoire sont deux gentilshommes séduits par les idées de l'agriculture nouvelle.

Les terres au Sud du Bassin appartiennent à François Alain Amanieu de Ruat seigneur du Teich, propriétaire des paroisses de Cujan, la Teste et Cazeaux. Elles constituent le Capitalat de Buch à qui l'histoire a toujours conféré une certaine autonomie. A l'est, c'est un des nombreux domaines acquis par François Eymeric de Durfort, marquis de Civrac, gros propriétaire foncier en Guyenne et en Saintonge, il possède les 120 000 hectares de la seigneurie de Certes comprenant 8 paroisses, dont les 3 plus importantes de la côte est du Bassin: Biganos Audenge et Lanton. En ces terres si ingrates, et peu intéressantes, les " conquêtes de l'industrie sur la nature " sont un réel espoir de développement.

Mais ne rêvons pas, les choix de nos protagonistes sont avant tout déterminés par le souci de leur propre richesse plutôt que par celle des nations. Autour d'eux gravitent aussi des capitalistes voire des affairistes.

Le marquis de Civrac, est le propriétaire des marais salants de Certes qu'il a créés. En 1752 avait débuté une véritable crise du sel dont les prix s'étaient mis à grimper. Civrac avait vu dans la création de salines un moyen de valoriser les prés-salés jouxtant ses terres. Le statut juridique particulier de celles-ci le lui permettait. Le 2 février 1755, Jean Fort, maître juré au sel établissait un devis sur les salines projetées. Civrac obtenait les permissions nécessaires en décembre 1761, et dès janvier 1762, Vallet de Salignac, un marchand envoyait en Hollande un de ses fils pour " consulter sur la façon intelligente d'opérer avec succès pour la partie entre autre des marais sallans que l'on fait en Saintonge très lentement et à trop grands frais et en se servant d'outils en fer qui n'enlèvent que très peu de terres argileuses "(2). Salignac, de Chazelle et Mariencourt associés en compagnie, s'étaient vu concéder pas moins de 240 000 arpents de landes par Civrac.

On commença les travaux à Branne en 1764 (et on les poursuivit jusqu'en 1767). Malgré l'obtention par Salignac de lettres patentes lui conférant des avantages fiscaux, la compagnie fit faillite et Civrac dut intenter un procès pour rentrer en possession de ses terres. Il obtint gain de cause en 1765 (3).

Le capital de Buch, Amanieu de Ruat possédait aussi des terres au sud du bassin qu'il voulait concéder. Il obtint les 12 nov. et 4 décembre 1765, " deux arrêts du Conseil d'Etat suivi de lettres patentes qui accordaient à tous ceux qui acquerraient ces terres pour les défricher des indemnités et certains privilèges " (4).

Dès 1765 s'était présenté un Suisse, Nezer, et ses associés pour acquérir 40 000 journeaux (environ 12 800 ha) de " landes, vacants, terres incultes et en friche ". Ruat traita donc avec lui au début de 1766.

Nezer est un curieux personnage, qui monte " des affaires " les plus diverses (d'une usine de colle à une entreprise de coches d'eau sur la Seine) à qui toutes tombent faute de subsides. Il manipule de fortes sommes et spéculer sur l'agriculture. On le trouve en Normandie (où il finit par prendre en mains des terres d'Ormesson) il y engloutit des sommes rondelles (112 000 livres presque en pure perte à Ormesson).

Nezer a tout d'abord trois " actionnaires " L'un d'entre eux ne peut apporter en temps voulu ses capitaux, et se retire au bout d'un an. En 1767 Nezer prend trois nouveaux associés supplémentaires et fonde une nouvelle société de défrichement au capital de 300 000

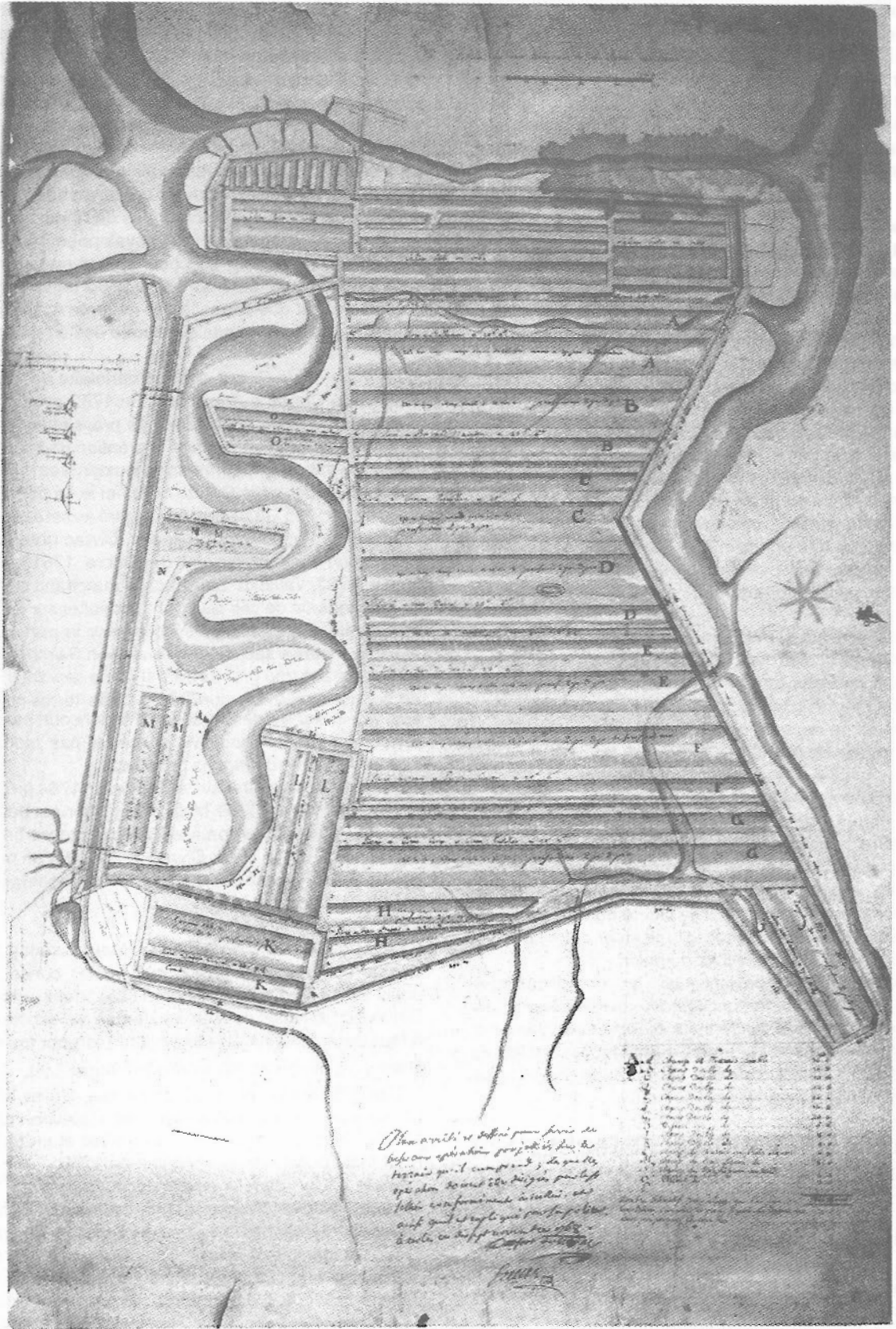


Figure 1. Plan du projet de Sellier pour les salines de Branne dans le domaine de Certes, 1768 (Archives nationales NIII Gironde, n°35).

livres. Les bras avaient rapidement manqué et l'on avait fait appel à des colons étrangers à qui l'on avait fait miroiter des avantages " plus apparents que réels " (Dulignon-Desgranges). Seuls les colons arrivés de 1767 à 1769 obtinrent de bons résultats(5), les autres abandonnèrent rapidement. Pour financer la seconde société, Nezer avait vendu à un particulier pour la somme de 500 000 livres, 8 000 journaux de lande payables en 10 annuités. C'est en apparence un beau bénéfice pour lui qui ne les avait payés que 16 000 livres, mais cette opération était en partie fictive. La plus-value était logique et vraisemblable, mais c'eût été sans compter avec l'endettement qui témoignait d'une gestion déplorable.

En 1766, une lourde équipe d'ingénieurs, architectes, directeurs et employés étaient arrivés. L'ingénieur était Clavaux, employé l'année précédente en Normandie. Les travaux avaient été très mal coordonnés. Voici comment l'abbé Desbiey expliquait en 1776 l'échec de Nezer :

" On ne connoit peut-être pas la mauvaise administration & le peu d'intelligence que montra cette compagnie dans ses premiers travaux. Elle répandoit l'argent comme le Laboureur répand le grain sur les terres qu'il veut ensemer. Elle commença par où elle devoit finir, en bâtissant des maison, des fermes & des granges magnifiques, & elle finit par où elle devoit commencer, en creusant le canal par où les eaux de ces Landes se dégorgerent maintenant dans le bassin "(6).

La compagnie Nezer rendait donc l'âme en 1769 (7). Le 8 mai, Nezer demandait l'autorisation d'émettre pour 1 million 800 mille livres de reconnaissances de dettes. L'autorisation lui était refusée, les résultats étaient jugés trop médiocres. Nezer est ruiné, sa faillite, déclarée. Il avait englouti près de 3 millions de livres, et devait mourir peu après en avril 1770. Il avait entraîné dans sa chute, plusieurs capitalistes (8).

Dans les salines, les opérations ne sont pas faciles non plus. En avril 1768 Civrac souhaitait étendre son entreprise, mais rencontrait des difficultés financières qui le contraignirent à emprunter des " sommes considérables " à " quelques personnes " (9). Il leur concéda en retour des portions de terrain destinés à " former des établissements du même genre ". En fait Civrac n'avait pas voulu engager ses seuls deniers dans d'aussi importants travaux. Il ne conservait que Branne, concédait Matprat à l'abbé de Lustrat et au marquis d'Arcambal, les côtes d'Audenge au comte Pierre de Pardailan et à l'abbé de la Tour d'Auvergne (voir plus bas figure. 4).

Civrac avait obtenu le 20 septembre 1768 l'exonération des droits sur le sel. Cette décision enregistrée par lettre patente devait être appliquée durant " trois ou quatre années par la ferme générale " et le 17 novembre 1768, Sellier produisait le plan (figure 1) selon lequel les travaux allaient être exécutés sur le domaine de Certès. En 1768, 250 livres de marais sont achevées (10), soit environ 17 ha, comme on peut le voir sur la carte de Kearney. En avril 1770, il proposait encore la totalité de Malprat au marquis d'Arcambal, et en février 1771, l'île de Branne à Cyrille Guesnon de Bonneuil. En mars, il offrait Graveyron à Arcambal, et une partie des côtes d'Audenge à Jacques Bacon de la Chevalerie. Le littoral de Lanton était quant à lui concédé à J.-B. Langouran. Finalement Civrac ne conservait qu'une partie de Branne.

D'HÉROUVILLE ET LE PROJET DES MILITAIRES

En 1771, intervient un nouvel acteur, le comte d'Hérouville, directeur général des camps des armées. Il est désigné pour aller reconnaître l'état des places implantées sur les côtes de l'Océan dont il projette de cartographier la frange littorale au 1/14 400. En 1771, lors de sa tournée d'inspection au Bassin d'Arcachon, il se fait accompagner par le chevalier de Kearney, capitaine de frégate (11). En 1768, celui-ci avait déjà effectué pour la Marine une mission de reconnaissance. Il avait dressé le plan du bassin et avait découvert une nouvelle passe pour y entrer. Le bassin continuait de soutenir l'intérêt des militaires. Au projet de port de guerre élaboré en 1766, succédait en juillet 1772 celui de Sicre de Cinq Mars, à l'instigation de d'Hérouville (rapport intitulé Mémoire sur la baie d'Arcachon et l'embouchure de la rivière de Bordeaux)(12). Ce projet était destiné à défendre cette fois l'entrée, par un fort sur la côte de Bernet, et une redoute sur la côte du Pilat (13). Cinq Mars accompagnait son rapport d'un beau plan conservé à l'IGN (14) construit sur les tracés de Kearney et à la même échelle.

Dans le courant de l'année 1772, de nombreux projets sont mis sur pied par diverses instances. Les ministres de la marine: Bourgeois de Boynes, et de la guerre: Monteynard, fraîchement nommés après le départ de Choiseul (instauration du Triumvirat Maupeou, Terray, d'Aiguillon) en fournissent les cadres. Ils sont les interlocuteurs directs de l'intendant Boutin. Dans les rapports, et en particulier celui de Sicre de Cinq Mars, le sort du bassin d'Arcachon est étroitement lié à celui de la Gironde et à Bordeaux. Les préoccupations des négociants bordelais, y compris ceux qui sont impliqués dans les adjudications de Civrac, rejoignent celles de l'armée du fait des modifications de l'entrée de la Gironde. L'idée de créer un port de guerre à Arcachon, le projet de le relier à Bordeaux par un canal séduisait donc tout le monde, en offrant une providentielle solution de remplacement.

Voici donc le contexte dans lequel Clavaux, déjà familier du terrain (15) est sollicité pour divers projets dont le principal est la création des nouveaux marais salants. En 1772 il produisait une carte, conservée au Musée d'Aquitaine à Bordeaux, donc la même année que les travaux de Sicre de Cinq Mars.

L'INGÉNIEUR CLAVAUX ET LES AMÉNAGEMENTS

Qui était donc cet ingénieur ? Clavaux sert dans la légion Corse, puis dans la légion Dauphiné. Selon le colonel Berthaut, (p.44) Clavaux était capitaine des dragons et s'était occupé de lever les côtes de France sur différents points, avec le titre d'ingénieur du Roi. De 1762 à 1765, il avait fait des levés en Normandie entre Isigny et Pontorson. En 1766 il avait élaboré un projet de port de guerre à Arcachon. Il avait travaillé à des plans détaillés pour le cadastre des environs de Paris avant d'être chargé en 1772 du plan d'aménagement du bassin d'Arcachon.

C'est un personnage difficile à saisir. La littérature du XIXe siècle en brosse un portrait peu flatteur cadrant avec le contexte polémique. Était-il aussi peu scrupu-



Figure 3. Extrait du Plan du Bassin d'Arcachon et de ses environs par Clavaux, 1774 (Archives nationales, F14 10276 2 pièce 1).

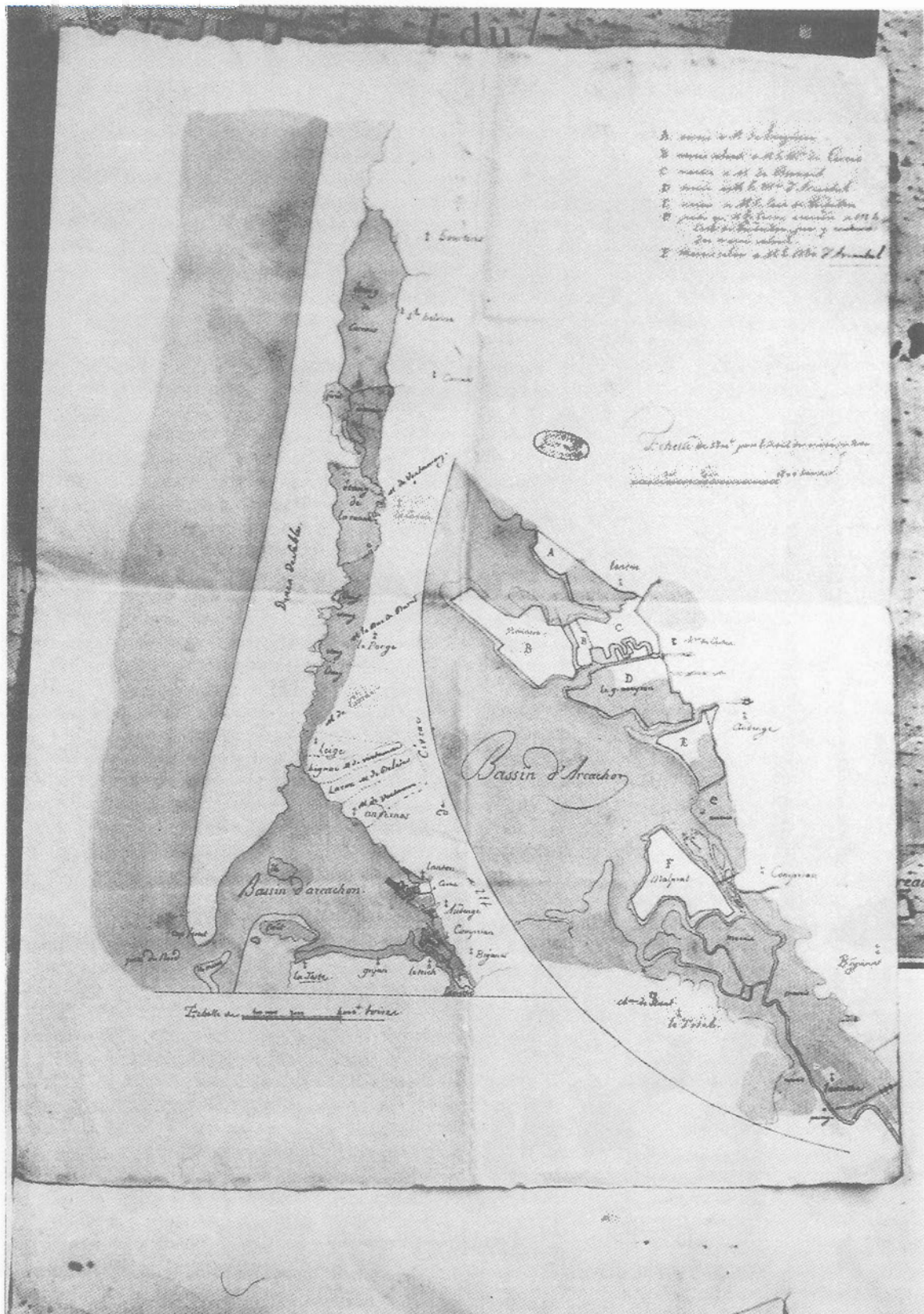


Figure 4. Plan donnant la répartition des terres concédées (Archives nationales Q1 287 n°38)

leux et calculateur que nous le dépeint Dulignon-Desgranges? Bénéficiait-il de protections qui font exagérer ses compétences? Les obscurités qui entourent les entreprises physiocratiques laissent entrevoir un labyrinthe d'intrigues, de rivalités, de jalousies mal contrôlées et aussi certaines malhonnêtetés évidentes. C'est entre Paris et la Normandie que se décident les travaux d'Arcachon, et ici comme là, nous retrouvons sinon les mêmes personnes, tout au moins les mêmes cercles d'affinités. Clavaux est protégé par Civrac. En 1766 lorsqu'il avait travaillé au projet de former un port à la Teste, il avait disposé d'une "mauvaise copie" des travaux de Voglia (ou Voglié), inspecteur des Ponts et Chaussées qui "avait détruit son ouvrage" (16). Pour la création des salines, Clavaux dispose de la carte levée par Kearney, capitaine de frégate, en 1768 à l'intérieur du Bassin et à son entrée (17).

La carte que Clavaux réalise en 1772 est de fort belle facture et d'une subtile habileté d'exécution (figure 2). Elle est dotée d'un splendide cartouche qui magnifie le dédicataire explicitement nommé, le Marquis de Monteynard, Ministre de la Guerre. Celui-ci avait administré la Corse (Clavaux avait servi dans la légion Corse) et y avait, entre autres, subventionné la plantation d'arbres. Ce plan, qui couvre les abords immédiats du bassin et la "colonie du captalat du Teich, avec les défrichements de la Compagnie de Nezer et Billard" n'est pas une oeuvre originale. Il est entièrement démarqué de la carte de Kearney de 1768, dont il existe plusieurs variantes (18); seuls les abords du bassin sont représentés, même choix de coordonnées de rattachement. Il semble que ce soit un plan préparatoire aux aménagements à faire, la mise au net de la conception personnelle de Clavaux, anticipant la réalisation finale du projet à partir d'une carte déjà existante, sans qu'il lui ait été nécessaire de reconnaître à nouveau un terrain déjà familier (19). En jetant un oeil critique sur cette première carte, il apparaît que la dédicace explicite à Monteynard et la composition du cartouche ne sont pas dénuées de sens politique: Mars siégeant aux nues, embrasse la Paix, tandis que sonne la Renommée. Mars regarde avec bienveillance les deux hommes mi-nus, hirsutes et blessés. Celui de gauche ramène à la raison son compagnon armé d'un marteau en désignant le blason de Monteynard. A gauche un navire, à terre des trophées. C'est donc bien la mission pacificatrice de Monteynard qui est exaltée. Ainsi, le cartouche rehausse l'opportunité de Clavaux vis à vis d'un ministre tout nouveau, envers lequel il marque son allégeance passée: en exaltant sa mission pacificatrice en Corse il rappelle habilement à Monteynard qu'il a servi sous ses ordres et qu'il est toujours à ses ordres pour la nouvelle mission de conquête des terres, mission qui se coule dans la nouvelle idéologie du triumvirat.

Mais sur le terrain, le beau projet de Civrac allait être remis en question, voici qu'à l'approche du terme du bail, les fermiers généraux revenaient sur la lettre patente exonératrice. Ils étaient même appuyés par le Maréchal de Richelieu (car les Saintongeais craignaient la concurrence déloyale des sels de Certes). Par un nouvel arrêt du Conseil du 8 septembre 1773 le roi annulait l'arrêt de 1768. La franchise des droits du sel ne concernerait désormais plus que le commerce maritime, et non le commerce intérieur de la France. Le prix de revient du sel de Certes devenait bien trop élevé pour

concurrer les sels de Saintonge. Les concessionnaires allaient multiplier en vain des requêtes en cassation et il leur fallait payer les dépenses des travaux engagés (20).

En 1774, Clavaux produisait pourtant un plan (de sa main), où figurent, comme sur le plan de 1772, tous les travaux projetés (figure 3). Mais les différences des tracés montrent que Clavaux a parcouru son terrain, et qu'il en a une idée nette. La carte s'étend au Sud du bassin, jusqu'à la partie nord de l'étang de Cazeaux (dernier étang du projet de canal de Bayonne à Arcachon). Sa vue semble plus homogène. Elle est articulée sur les autres réalisations en cours: plantations déjà faites ou projetées, tracé des chenaux de drainage. Il donne une vue d'ensemble et inédite des travaux de la compagnie Nezer dont certains ont porté des fruits (21). Dans le bassin, le tracé des bancs comporte des variantes par rapport à celui de 1772. Il a donc bien pratiqué des levés de vérification. Néanmoins, la base de ses tracés est toujours la carte de Kearney.

Le plan de 1772 était dédié au ministre de la guerre, le Marquis de Monteynard. Le plan de 1774 a pour titre "Plan du bassin d'Arcachon et de ses environs par Clavaux, ingénieur et officier de la légion Corse" pas de dédicace explicite: Clavaux sollicite discrètement l'appui du ministre de la Marine, Bourgeois de Boynes dont on trouve les armoiries dans l'allégorie marine du cartouche. De Boynes a restauré la flotte française et instauré les manoeuvres d'escadres, ce que suggère le cartouche de manière assez neutre. Ce plan de 1774 a été vraisemblablement commandité par les concessionnaires -on ne peut toutefois l'affirmer dans l'absolu en l'absence de traces dans les archives-. C'est une fiction qui mêle indifféremment réel et projet, une orchestration du paysage anticipant l'avenir. En fait les choses vont assez mal. Les concessionnaires sont en conflit permanent avec la Ferme générale. Dès la fin de 1774 et en 1775, Clavaux contribue à la constitution du dossier de "l'affaire de Certes" dont les premiers dossiers remontent à 1766. Cette affaire compliquée est liée à la juridiction particulière des lais et relais de mer et des friches et terres à dessécher (ces territoires sont objet de convoitises privées et la royauté cherche à y asseoir son autorité juridique)(22). La majeure partie des concessions concernent des terres marécageuses situées au nord et au nord-est du bassin (territoire où pourrait passer le canal reliant les étangs et joignant Bordeaux). On peut vraisemblablement attribuer à la main de Clavaux le plan des concessions octroyées (figure 4). Ce plan constitue, comme le plan des marais de Compiègne à aménager qu'il a signé, des pièces du dossier de l'affaire.

Clavaux semble avoir pris fait et cause pour ses commanditaires. Sur un troisième plan "levé par Clavaux" exécuté en 1776, apparaissent les travaux réellement effectués (figure 5). Une partie du projet a du être abandonné. En 1779, Arcambal est débouté de son ultime requête d'exonération. Qu'à cela ne tienne, puisque le commerce extérieur du sel est exonéré, les concessionnaires cherchent à négocier la vente des sels de Certes à l'étranger, on parle de traiter avec la compagnie royale de Prusse qui achèterait pour les Polonais. Mais les propriétaires se sont trop endettés, en octobre 1779, ils offrent au Roi de leur acheter les

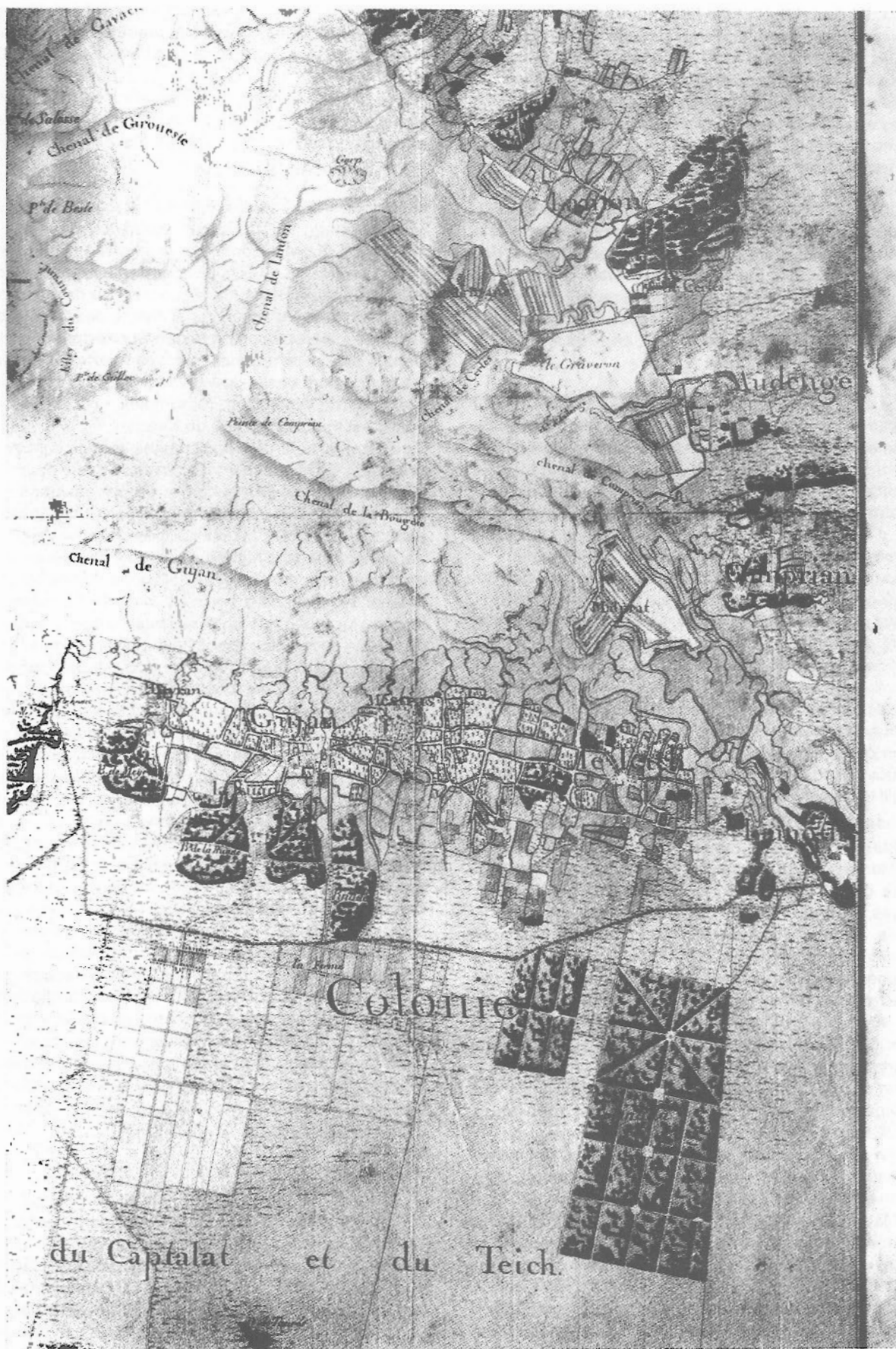


Figure 5. Extrait du Plan du bassin d'Arcachon et de ses environs levé géométriquement par Clavaux, 1776 (Archives nationales F14 10276 2 pièce 2)

marais salants pour les faire exploiter directement par sa ferme générale. La grande entreprise physiocratique avait donc fait faillite (23).

Retournons au plan de 1776. Ce plan est d'une autre main que celle de Clavaux, plus d'allégorie: une guirlande de roses trémières, cela semble curieux. Le 5 mars 1775, Trudaine écrivait à Esmangard. Le comte de Montausier demandait la permission de faire construire un canal de Bayonne jusqu'au Bassin d'Arcachon, et la concession du terrain le long des bords de la mer depuis la Pointe de Grave jusqu'à Bayonne (24). Un plan relevé de la partie des landes entre Bayonne et l'étang de Cazeaux avec un profil est effectué, il est de la même main. S'agit-il du projet de Montausier et de Clavaux, ou bien celui de L'Orthe le négociant Bordelais qui présentait au roi un mémoire en 1776 où deux projets sont présentés, celui d'un canal de la Garonne à la Teste et un autre reliant Bayonne au bassin d'Arcachon ? Des relevés ont été faits. Est-ce le plan anonyme et sans date versé aux Archives nationales (25) qui montre le tracé du canal et les pentes le long de ce tracé ? Il est en tous cas de la même main que celui de 1776 " dressé par Clavaux ". Ainsi, les aménagements des salines nous conduisent aux canaux et aux travaux d'ensemencement qui allaient suivre.

En effet en 1778, Charlevoix de Villers, ingénieur de la Marine arrivait à la Teste comme ministre délégué de la marine et des finances. Il allait se heurter par son indépendance et sa relation directe avec l'autorité, à toutes les instances locales, à commencer par l'intendant Boutin, et aussi les ingénieurs, et en particulier Clavaux. Mais avec lui commence la grande épopée de la plantation des landes, car il aura l'idée de techniques de semis et d'amélioration du drainage que reprendra à son compte Brémontier à qui revient ordinairement tout le bénéfice de la création du paysage landais actuel.

Les aménagements physiocratiques à Arcachon ont tous été un désastre financier. Ils ont pourtant démontré que les landes pouvaient vraiment être améliorées et mises en valeur. Les affaires des marais salants ont pu

montrer que la lutte entre l'autorité royale et les concessionnaires avait contribué à l'échec de l'entreprise. Conjuguée au manque de moyens, cette lutte a conduit à l'abdication de l'aménagement privé en faveur du pouvoir royal. C'est donc une victoire du centralisme étatique. La Révolution le reprendra à son compte et exploitera cette victoire. Du point de vue de l'ingénieur, les entreprises des landes ont été un extraordinaire terrain d'expérimentation, où il était possible de jouer à la maîtrise du territoire, mais dans la pratique, l'ingénieur touchait une réalité qui l'obligeait à moduler ses réponses. Le concret souvent lui jouait des tours. L'incapacité de cette époque à expliquer les " mouvements de la nature " permet de comprendre les oppositions et les disparités des projets, ou les reculades devant des problèmes comme celui de la stabilité de l'entrée du bassin d'Arcachon. L'ingénieur n'a-t-il pas pour mission d'appréhender la situation dans toute sa complexité ? Son " chef-d'oeuvre " est un projet, où il doit composer avec l'universelle contrariété des formes, des matériaux, des éléments, et anticiper les effets des travaux à faire pour obtenir un résultat conforme au but recherché (26). Au bassin d'Arcachon, la mission de l'ingénieur relève de l'impossible car, s'il connaît les moyens de drainer les terres, il est désarmé devant l'avancée des sables, il ne peut ni prévoir, ni anticiper pourquoi et comment ils se meuvent, pas plus qu'il ne comprend les variations des passes. On peut alors se demander si l'échec des expériences du bassin d'Arcachon n'est pas aussi celui de l'intelligence technique. Fasciné par la maîtrise du territoire, le regard de l'ingénieur est troublé par la fiction du projet. Que doit-on penser de Clavaux qui, pour transcrire, sans doute métaphoriquement, le fait que les marais salants sont " ensemencés " en poissons durant l'hiver, les " emplit de sillons ", figuré réservé à la représentation des terres labourables ? La métaphore est osée, mais affirme la double affectation des parcelles. Et, nous aujourd'hui comment pouvons nous déchiffrer le message sans le fausser ?

notes

- 1 - Publié chez Michel Raclé, imprimeur agrégé de l'Académie.
- 2 - Lettre de Vallet de Salignac à l'intendant, AD Gironde, C 3671.
- 3 - Aussitôt, parce qu'il est à court d'argent, il concède à nouveau ces terres à Roth et Clonard qui renoncent tout de suite
- 4 - Frank Bouscau, *Les prés-salés de la Teste-de-Buch en Aquitaine. Contribution à l'Histoire du domaine maritime du Moyen-Âge à nos jours*, Paris, l'autaur, s.d. (Thèse de doctorat d'Etat en Droit, soutenue en 1988), p.246
- 5 - Requête en projet d'arrêt rédigée par un avocat pour un conditât à la succession du comte de Montausier. Elle est adressée en 1773 à Trudaine, " quelques familles établies il y a quatre ou cinq ans dans un des plus mauvais endroits de ces landes cultivent aujourd'hui des champs, des vignes, des pignadas, qui sont en très bon rapport " cité par P. Buffault, *Histoire des dunes maritimes de Gascogne*, Bordeaux, Delmas, 1942, p.138
- 6 - Desbiery, *Mémoire sur la meilleure manière de tirer parti des landes de Bordeaux quant à la culture et à la population, qui a remporté le prix en 1776 au jugement de la Académie royale des belles-lettres, sciences et arts de Bordeaux*, Bordeaux, Michel Raclé, 1776, p.14
- 7 - Voir J.-J. Hémardinquer: " Un entrepreneur de défrichements au XVIII^e siècle: Daniel Néser agent du Caisier général des Postes Billard ". Actes du 94^e congrès des Sociétés savantes, Pau, 1969, Section d'histoire moderne et contemporaine, tome II, Paris, Bibliothèque Nationale, 1971, p.363-376.
- 8 - La lande à Nezer resta propriété privée et, retournée au pacage au XIX^e siècle devint la forêt communale de Gujan.
- 9 - Il s'agit en fait plusieurs sociétés et de particuliers bordelais.

- 10 - La livre de marais désigne une unité d'exploitation autonome. Une note marginale d'un mss des AD Gironde C 1656 indique que la livre de marais est composée de 20 acres ou carreaux, mais l'acre a 18 pieds de côté à Certes, pour 15 ou 16 ailleurs, soit d'après nos calculs, une surface de 680 m² pour une livre à Certes et 472 m² ailleurs
- 11 - AN Paris, Marine, G 161, 6 mai 1771 par décision royale.
- 12 - Daté du 3 février 1772. SHAT, Art. 4, Sect.2, §4, carton 3, n°27. Il propose de construire des jetées et de barrer la passe du Nord.
- 13 - SHAT, Art.4, Son2 § 4 Con3, n°12 à 14
- 14 - IGN, cartothèque, chem. 261 B
- 15 - En 1766, selon Dulignon-Desgranges il agissait pour la compagnie Nezer; Berthaut signale qu'il exécute en 1766 un projet de port de guerre à Arcachon. Je ne l'ai pas encore trouvé dans les fonds que j'ai consultés.
- 16 - L'avocat Marie de Saint Georges lit en 1779 devant une assemblée de négociants un *Mémoire sur les dunes d'Arcachon... et sur le projet déjà ancien d'uy former un Port dans la baie de la Teste, avec deux canaux de communication entre Bordeaux & Bayonne* qui a été imprimé. AD Gironde, C 1951. La note 1 indique que Kearney se serait trop fié à cette copie imparfaite de Voglia. De 1768 à 1779 les passes d'Arcachon avaient considérablement changé, et les contemporains ne pouvaient qu'accuser ceux qui avaient effectué les levés.
- 17 - Le mémoire qui l'accompagnait nous montre qu'elle n'a pas été dressée dans une optique d'aménagement mais pour comprendre le mécanisme de migration des passes en vue de l'implantation d'un port : *Mémoire sur la navigation des vaisseaux à la coste d'Arcasson*, A.N., 3 JJ marine 170 pièce 7, et A.D. Gironde, fonds Billaudel, 6 J 42.
- 18 - Deux sont conservés dans les portefeuilles du SH en dépôt à la B.N.F. SH port. 58, div. 2, pièces 3 et 4.
- 19 - Ce qui permettrait de comprendre les accusations de ses détracteurs du XIX^e siècle (surtout Dulignon-Desgranges) qui, pour défendre un autre (Charlevoix de Villiers), l'accusent de paresse et de travailler comme un fumiste. Voir Dulignon-Desgranges " Les dunes de Gascogne, le bassin d'Arcachon et le baron de Charlevoix-Villiers ". *Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Bordeaux*, 1890, n°17, p. 441-458, n°18, p.473-500, n°19, p.305-315.
- 20 - AD Gironde, C 1354 Précis de l'affaire des Marais salans de Certes.
- 21 - Aux AN, NIII Gironde, n°44, on trouve un plan des landes du Captalat de la Teste de Buch et de celle du Teich qui semble être de la même main que le plan des AN Q1 287 n°19, signé Clavaux. L'affectation des parcelles de la concession Nezer y sont mentionnées. Le plan a les mêmes limites au Sud que la carte de 1774.
- 22 - Voir F. Bouscau, *op. cit.*, et dans C. Bousquet-Bressolier, et al., *Les aménagements du Bassin d'Arcachon au XVIII^e siècle*, Dinard, Laboratoire de Géomorphologie de l'EPHE, Mémoire n°43,1990, 223 p, la contribution de F. Bouscau. " Le statut juridique des terrains conquis sur la mer. Principes et applications dans le Bassin d'Arcachon ", p.69-85.
- 23 - Toutefois cette expérience reste intéressante à bien des égards. Comme l'exploitation du sel ne pouvait se faire qu'en été, en hiver, lorsque l'évaporation n'est pas suffisante, les salines étaient mises en eau pour l'élevage des poissons. Pierre-J. Labourg, et Olivier Clément ont pu montrer que le plan de Sellier permettait un élevage rationnel des poissons durant l'hiver. Cette excellente adaptation sera la solution qui permettra la reconversion des salines au XIX^e siècle. Il reste que l'échec fut cuisant.
- 24 - Archives Rebsomen, lettre de Trudaine à Esmangard du 5 mars 1775, " papiers Céleste " A.D. Gironde C
- 25 - Archives nationales, NIII Landes 3.
- 26 - Voir Hélène Vérin, *La gloire des ingénieurs, l'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*. Paris, Albin Michel,1993, 455 p.

BIBLIOGRAPHIE

- BERTHAUT Colonel Henri, *Les ingénieurs géographiques militaires 1624-1831*, Tome 1. Paris, Imprimerie du Service Géographique 1902, 2 vol. XVI-167-X-527 p.
- F. BOUSCAU, *Les prés-salés de la Teste-de-Buch en Aquitaine. Contribution à l'Histoire du domaine maritime du Moyen-Âge à nos jours*, Paris, l'auteur, s.d. (Thèse de doctorat d'Etat en Droit, soutenue en 1988), p.246
- C. BOUSQUET-BRESSOLIER, F. BOUSCAU et M.-J. PAJOT, *Les aménagements du Bassin d'Arcachon au XVIII^e siècle*, Dinard, Laboratoire de Géomorphologie de l'Ecole pratique des hautes Etudes, Mémoire n°43,1990, 223 p,
- P. BUFFAULT. *Histoire des dunes maritimes de Gascogne*. Bordeaux, Delmas, 1942, 446 p.
- DESBIEY. *Mémoire sur la meilleure manière de tirer parti des Landes de Bordeaux quant à la culture et à la population qui a remporté le prix en 1776 au jugement de l'Académie des Belles Lettres, Sciences & Arts de Bordeaux*, Bordeaux, Michel Racle, 1776, 60 p., 2 pl. h.-t.
- DULIGNON-DESGRANGES " Les dunes de Gascogne, le bassin d'Arcachon et le baron de Charlevoix-Villiers ". *Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Bordeaux*, 1890, n°17, p. 441-458, n°18, p.473-500, n°19, p.305-315.
- J.-J. HÉMARDINQUER: " Un entrepreneur de défrichements au XVIII^e siècle: Daniel Néser agent du Caisier général des Postes Billard ". *Actes du 94^e congrès des Sociétés savantes*, Pau, 1969, Section d'histoire moderne et contemporaine, tome II, Paris, Bibliothèque Nationale, 1971, p.363-376.
- H. VÉRIN, *La gloire des ingénieurs, l'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*. Paris, Albin Michel,1993, 455 p.

ANNEXES

Chronologie des projets d'amélioration des landes de Gascogne

(canaux, semis et port à Arcachon)

- 1662 : COLBERT charge RIQUET du Canal du Languedoc achevé en 1680.
- 1681: VAUBAN met en place les défenses de l'Océan. Il a visité le bassin d'Arcachon dont la position l'a frappé, il veut en faire un port de guerre. Pour assurer l'évacuation vers l'intérieur propose de creuser un canal d'Arcachon à Bayonne.
- 1759 : le Marquis de BEAUMONT présente une requête au roi en vue d'obtenir une concession des landes de Bordeaux à Auch pour y faire des défrichements, dessécher les marais et créer des canaux. Il obtient ces privilèges, mais faute de fonds abandonne.
- 1760 : Raymond de BELLEGARDE fait une demande identique, commence les travaux et abandonne faute de fonds.
- 1761 : Le marquis de CIVRAC, propriétaire des marais salants de Certes concède à une compagnie comprenant à sa tête Vallet de Salignac, de Chazelle et Mariencourt, 240 000 arpents de lande. En 1662, Salignac obtient du roi des lettres patentes une exemption des droits temporaires pour les terres défrichées. La compagnie doit être dissoute pour faillite. Civrac intente un procès pour récupérer ses terres.
- 1764 : TARDIF, directeur des Ponts et Chaussées propose dans un *mémoire sur les rivières de la Généralité* d'établir un canal autour de Bordeaux pour assainir les marécages, canaux dans le Médoc, et revient à l'idée de Vauban d'un port commercial et maritime à Arcachon.
- 1765 : CIVRAC gagne son procès et reconcède ses terres à une autre compagnie avec à sa tête Roth et Clonard. Echec.
- 1765: un sieur BEAUCHAMPS obtient la permission du roi de défricher des landes mais abandonne dès la première année.
- 1765, 12 nov. : Amanieu de RUAT, captal de Buch, seigneur du Teich possède des landes. Un arrêt du Conseil d'Etat suivi de lettres patentes accordent à tous ceux qui feront des défrichements des indemnités et certains privilèges (les mêmes que ceux accordés en 1762 à Salignac)
- 1766 : NEZER, suisse, acquiert d'Amanieu de Ruat, 45 000 arpents de landes au prix de 80 mille livres. Une imposante équipe d'ingénieurs, architectes, employés de toutes sortes, dont le jeune ingénieur Clavaux arrive pour les travaux. Personne ne connaît bien le pays. Les travaux commencent, ils sont mal coordonnés; le manque de bras fait recourir à des étrangers. Les colons arrivent, mais ont tôt fait de déchanter, abandonnent et se retirent. Nezer a fait des dépenses considérables. Il demande l'autorisation d'émettre pour 1 million 800 mille livres de reconnaissances, ce qui lui est refusé, il est ruiné et déclare faillite après avoir englouti 3 millions de livres dans l'entreprise.
- En 1771, CLAVAUX s'était occupé, de la construction d'un canal de dessèchement de Saint-Estèphe à Arcachon, puis à l'Adour en se servant des eaux du littoral, qui faisait partie du plan de Nezer. Le secrétaire de l'Intendant, Duchesne, l'autorisait à faire les nivellements, mais ce projet n'eut pas de suite. Clavaux aurait tracé ses plans à l'inspection de la seule carte?!
Les ministres et l'intendant semblaient tenir à ce projet et, ne pouvant compter sur les colons désillusionnés de la colonie Nezer, proposent de concéder ces terres aux Juifs et aux Protestants, ce qui provoque des remous, Duchesne propose donc de les concéder aux bataillons de la milice de la province, en essayant d'autre part de se concilier les habitants des paroisses intéressées.
- En avril 1772, SICRE DE CINQ MARS, directeur des fortifications visite le bassin avec Kearney pour évaluer la dégradation et le projet de défense de l'entrée, (et aurait aussi selon Dulignon Desgranges visité les lieux avec St. Cricq ? pour la possibilité du canal)
- 1772 : l'avocat bordelais CHEVALIER publie un mémoire sur le défrichement des landes qu'il accompagne d'un projet de canal passant par Salles et Belin, jusqu'aux bouches de la Leyre, projet qui reste sans suite (pas de réservoir supérieur au point de partage des eaux)
- 1772: un bourgeois de Bordeaux THIVENT et HENRI négociant, proposent de creuser un canal de 10 milles de long depuis Castres et Beautiran, vers par Garonne en passant à Saint-Sèves, Saint Morillon, Cabanc, Villagrains, Belliet pour se terminer dans la Leyre. Le comte de Montausier et le marquis d'Arcambal procurent à Thivent l'ingénieur Clavaux, puis le projet est abandonné.

-1774 : MONTAUZIER et ARCAMBAL reprennent le projet Thivent en se faisant appuyer par Desbiey. Clavaux est chargé d'achever les plans et nivellements, mais Brémontier examine défavorablement le projet qui est abandonné

-1774: l'académie de Bordeaux met au concours le sujet " *du meilleur moyen de tirer parti des Landes* ", le prix est remporté par Guillaume DESBIEY, mais le mémoire est de son frère l'abbé académicien qui ne pouvait concourir: on trouve à la suite le projet de canal par Clavaux.

- 1775 : PECONNET présente aussi un projet de canal partant de Bègles pour se terminer au Bassin d'Arcachon, il y aurait des écluses avec moulins, ce qui rendrait meilleur marché le pain à Bordeaux. Le projet reste sans suite.

- Février 1775 : MONTAUZIER et ARCAMBAL offrent de faire à leurs frais un canal de Mont-de-Marsan au Ciron, et MONTAUZIER en mars 1775 de faire un canal de Bayonne à Arcachon. En échange ils demandent la concession de terrains bordant la mer " entre Arcachon et Bayonne " appartenant au roi. Cela leur est refusé : la demande est trop vague.

- en 1776 de L'ORTHE (négociant à Bordeaux) voulant défricher, présente au roi un mémoire où il démontre la possibilité d'un canal de la Garonne à la Teste, avec un embranchement sur Bayonne et un port maritime à Arcachon. Les travaux préliminaires sont faits, mais il doit abandonner faute de moyens.

- au début de 1778 CHARLEVOIX DE VILLERS, ingénieur de la Marine arrive à la Teste comme délégué des ministres de la marine et des finances. Il examine le projet de l'Orthe et il demande au roi de prendre en charge ces travaux. Son indépendance administrative lui attire l'hostilité de l'intendant Boutin et de Clavaux, qui, en place depuis longtemps, voit en lui un rival gênant. Sa mission connaît entraves et vexations diverses. Néanmoins, il parcourt le pays, mesure, s'informe. Son projet issu de celui de L'Orthe prend forme. A la fin de l'année 1778, Charlevoix de Villers fait le nivellement entre la partie sud du bassin et le lac de Cazeaux, il nivelle aussi au nord pour rejoindre les étangs de Porge, Lacanau et Hourtin: son canal doit contourner le bassin à 2 lieues de distance pour recevoir les eaux de la Leyre et autres ruisseaux. L'importance de ce projet, fait que, quoique désigné pour partir en Amérique, il est retenu par Necker et Sartines à qui il réfère directement de ses travaux. En décembre il a achevé tous les travaux préparatoires et les conclut par deux mémoires, l'un sur les *opérations de nivellement* pour le projet d'un port à Arcachon, des canaux et l'établissement des landes, le second, est le *résumé des observations* qu'il a faite sur commission royale pour former un port à la Teste, et d'ouvrir un canal.

Charlevoix de Villers sera attaqué par tous ceux à qui il porte ombrage par son indépendance. Ils y réussiront très bien puisque tous ses projets seront systématiquement attaqués. Or ce sont bel et bien ces projets qui seront repris in extenso par un jeune ingénieur fort ambitieux, BRÉMONTIER que l'on a coutume de présenter comme l'initiateur de la fixation des dunes de Gascogne.

Cette chronologie a été établie d'après les Archives Rebsomen (conservées à la bibliothèque municipale d'Arcachon.) et l'article de Dulignon-Desgranges intitulé " Les dunes de Gascogne, le bassin d'Arcachon et le baron de Charlevoix Villers " paru dans le *Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Bordeaux*, 1890, à partir des documents conservés aux Archives départementales de la Gironde, aux Archives du S.H.A.T., aux Archives nationales, au Musée d'Arcachon,