

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU BASSIN D'ARCACHON

CANAL DES LANDES ; PORTÉ À CONNAISSANCE DE L'HISTOIRE DE L'OUVRAGE



Rapport d'étude de Cédric Lavigne
Consultant en archéogéographie
(cedric.lavigne@numericable.fr)

Mai 2017

INTRODUCTION

Long de 14 kilomètres et large de 13 à 24 mètres, le canal des Landes a été creusé entre 1835 et 1838 par la Compagnie d'exploitation et de colonisation des Landes afin de transporter le fer nécessaire à l'approvisionnement des usines et forges implantées à proximité de son cours. Il servit, parallèlement, de canal de distribution d'eau dans le cadre de la mise en place d'un vaste réseau d'irrigation créé par la Compagnie agricole et industrielle d'Arcachon dans le but de développer les cultures vivrières, réseau repris quelques années après par la Compagnie ouvrière de colonisation des Landes de Gascogne afin d'exploiter des rizières. Ces trois compagnies déposèrent, tour à tour, leur bilan, la première en 1860 en raison du manque de trafic sur le canal et de son ensablement — phénomène sous-estimé par les ingénieurs —, la seconde et la troisième, respectivement en 1846 et 1860, en raison de la pauvreté des sols et de la difficulté de les amender. La loi de 1857 sur l'enrésinement des communaux conduisit les communes à ensemercer en pins leur territoire. La forêt se développant, le canal fut abandonné à la fin du XIX^e siècle. Lors de l'occupation, l'armée allemande remplaça les écluses qui jalonnaient le canal par des barrages en palplanches afin d'empêcher les troupes alliées de l'utiliser et, le cas échéant, pouvoir noyer les terrains des communes riveraines de Gujan, La Teste et Cazaux. Cette problématique d'inondation reste très actuelle, compte tenu de l'état de dégradation du canal, ce qui conduit le SIBA à envisager d'intervenir pour le consolider. A cet enjeu s'ajoute celui de la question des continuités écologiques, notamment halieutiques, rendues sensibles par la loi sur l'eau du 30 décembre 2006. L'étude présentée ici vise donc à réaliser, au travers de l'analyse des cartes et plans anciens enrichie des éléments utiles de la bibliographie et des documents d'archive, une cartographie précise de cet ouvrage et de ses évolutions depuis le milieu du XIX^e siècle, des circulations d'eau antérieures à son percement, des anciennes écluses et barrages qui le jalonnent, des prises d'eau qui y ont été percées, afin d'amender la réflexion des services et maîtres d'œuvre du SIBA.

Pour réaliser cette cartographie, on propose de se fonder sur les acquis méthodologiques et conceptuels de l'archéogéographie, discipline qui traite de la dynamique de l'espace géographique dans la longue durée et fait de la compréhension des héritages planimétriques l'objet de son étude. L'archéogéographie part du constat, établi au terme de 25 ans de recherches, que les milieux actuels sont le produit hérité de constructions hybrides, physiques et historiques, anciennes et très complexes, marquées par des effets de mémoire dont on avait jusqu'ici mal pris la mesure. Ces différents passés, parce qu'ils sont transmis dans les formes des paysages, construisent notre présent et imposent, par les héritages dont ils sont porteurs,

leurs sujétions aux évolutions actuelles (atouts, potentialités, contraintes, risques). En articulant l'histoire des (mi)lieux, l'évaluation de l'impact de l'action des sociétés dans la longue durée sur ceux-ci et leur degré ou non de réversibilité l'archéogéographie contribue à apporter de l'intelligibilité et du sens sur les territoires, à faire émerger une vision partagée et à favoriser des préconisations de choix durables en matière d'aménagement des territoires.

Le rapport d'étude s'organise en trois parties. La première est consacrée à l'inventaire critique de la documentation planimétrique collectée (cartes et plans) ainsi qu'à celle de la bibliographie et des textes conservés aux archives départementales de la Gironde. Nous exposons ensuite les principes et les étapes de la constitution de la carte compilée sous SIG et nous présentons les documents sélectionnés parmi ceux inventoriés pour la réaliser. Dans la dernière partie, enfin, nous revenons sur les grandes étapes de l'aménagement du canal et de ses extensions hydrauliques dans la lande et montrons la part de ce qui a été transmis dans la planimétrie actuelle et de ce qui a été transformé.

I – INVENTAIRE ET DÉPOUILLEMENT DOCUMENTAIRE

S'agissant de l'étude des morphologies paysagères et de la recherche des héritages dans leur dessin actuel, la recherche repose sur la documentation planimétrique ancienne et actuelle. Un travail d'inventaire a donc été réalisé aux archives départementales de la Gironde afin d'évaluer les géo-ressources disponibles. Deux corpus sont ici examinés : celui des cartes anciennes et celui des plans cadastraux anciens, les photographies aériennes verticales n'étant pas consultables pour une grande partie du secteur d'étude en raison de la proximité de la base aérienne de Cazaux.

I-1 – Les cartes anciennes

Le travail d'inventaire que nous avons conduit nous a permis d'identifier plusieurs cartes du XIX^e siècle couvrant notre zone d'étude. Le **tableau 1**, ci-dessous, compile les cotes des cartes identifiées et indique leur lieu de conservation. Les titres indiqués sont ceux consignés dans les inventaires. Les documents sont présentés dans l'ordre chronologique.

Date	Titre de la carte	Auteur	Fonds	Cote
1706-1724	<i>Carte générale des côtes du Bas-Poitou, pays d'Aunis, Saintonge, Médoc et partie de celle de la Basse Guyenne</i>	Claude Masse	Biblio. Universitaire de Bordeaux	En ligne sur internet
1769	<i>Carte de Cassini</i>	Cassini	IGN	-
1787	<i>Carte de la Guyenne</i>	Pierre de Belleyme	Biblio. Universitaire de Bordeaux	En ligne sur internet
1834	Plan cadastral parcellaire des communes de La Teste et Gujan présentant l'ensemble des propriétés traversées par le canal à ouvrir entre l'étang de Cazaux et le bassin d'Arcachon	-	AD Gironde	3 0 1066 et 2 Fi 1225
vers 1840	<i>Plan des irrigations de la Compagnie d'Arcachon</i>	-	AD Gironde	2 Fi 1061
1866	<i>Dessins-minutes de la carte d'Etat-Major</i>	-	IGN	-
1888	<i>Atlas du département de la Gironde au 1/40.000^e (feuille de la Teste-de-Buch) réalisée d'après la carte d'Etat-Major</i>	Gravé et imprimé par Erhard (Paris)	AD Gironde	1 Fi 1046/12

Tableau 1 : Inventaire des cartes anciennes intéressant le secteur du Canal des Landes.

I-2 – Les plans cadastraux napoléoniens

L'emploi du document cadastral, dans le cadre d'une analyse de formes, présente de nombreux intérêts. Quel que soit le lieu, le plan cadastral offre, en effet, une représentation systématique, soignée et extrêmement précise de l'occupation foncière des sols à une échelle

variant du 1/2500^e, pour les feuilles rurales, au 1/1250^e (voire 1/500^e) pour les zones urbaines ou rurales très denses. L'ensemble du réseau hydrographique est notamment représenté dans son emprise, de la rivière au simple fossé bordier des voies ou de délimitation des champs. Les mares, les plans d'eau sont également relevés.

Levés pour les communes de Gujan-Mestras et de La Teste en 1808 et 1849, ces plans sont numérisés, consultables et téléchargeables en ligne sur le site internet (<http://gael.gironde.fr/cadastre-search-form.html>) des Archives Départementales de la Gironde. Le **tableau 2**, ci-dessous, compile les références des feuilles du secteur d'étude, c'est-à-dire du canal et de ses abords élargis.

Commune	Références des feuilles (année 1808)	Références des feuilles (année 1849)
Gujan	A1, A2, F1, F2, G1 et G2	A1, A2, F2, G1, G2, G5 et G6
La Teste	C1, C2, C3 et D1	D1, D3, D4, E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9 et E10

Tableau 2 : Inventaire des plans cadastraux anciens (années 1808 et 1849) intéressant le cours du canal des Landes et ses abords élargis.

I-3 — La bibliographie et les documents d'archives relatifs à la construction du canal des Landes

La bibliographie concernant l'histoire de la commune de La Teste est relativement abondante. Nous avons ainsi inventorié et consulté les ouvrages et articles suivants :

- AUFRAN (R.), « Le pays de Buch, de la lande aux forêts (XVIII^e et XIX^e siècles) », dans *Bulletin de la Société Historique et archéologique d'Arcachon et du Pays de Buch*, n° 89, 3^{ème} trim. 1996 ;
- RAGOT (J.), *Histoire de la Teste-de-Buch des origines à la fixation des dunes*, 1972 ;
- RAGOT (J.), *La vie et les gens de La Teste-de-Buch pendant la lutte contre les sables*, La Teste, 1975, 128 p.
- RAGOT (J.), *Pages d'histoire du pays de Buch*, 1987 ;

S'agissant des sources écrites, la documentation a été recherchée aux archives départementales de la Gironde, dans les fonds du service hydraulique de la préfecture du XIX^e et du début du XX^e siècle (noté SP) et dans les fonds communaux déposés (série O). Ont été dépouillées les cotes suivantes : 2 O 3930 (bien communaux, 1867-1918) et 3931 (bien communaux, 1846-1903) ; 2 O 3944 (délimitation, 1840-1940) ; 2 O 3951 (Concessions, 1840-1940) ; 3 O 1066/67 (plan cadastral parcellaire des communes de La Teste et Gujan

présentant l'ensemble des propriétés traversées par le canal à ouvrir entre l'étang de Cazaux et le Bassin d'Arcachon) ; SP 672 : Divers cours d'eau, dessèchement marais, procès-verbaux, réclamations, affaires diverses (1811-1931) ; SP 694 : Benazet (barrage), rapport, dérivation des eaux, plans ; SP 704 : Quincarnon (prises d'eau, irrigation (1854-1866), règlements, arrêtés, rapport, plans ; SP 708 : Ariest (pont), demande, plan, rapport (1866-67) ; SP 712 : Craste Baneyre, passerelle, barrage. Demande de suppression d'un barrage sur le canal des usines (1866-1899) ; SP 728 : Cazaux (1910) ; SP 735 : Craste douce (aqueduc, pont, barrage, écluse) entre 1890 et 1909) + craste Menan (barrage) ; SP 794 : Merran, barrage, moulin, usine (1893-1898) ; SP 833 : Canal de Cazaux et des Usines (1919) ; SP 841 : Craste douce, aqueduc, plan (1929) ; SP 845 : Canal de Cazaux (plan) ; reconstruction de deux ponts (1918).

II – LA CONSTITUTION D'UNE CARTE COMPILÉE SOUS SIG

Les documents collectés renvoyant à des moments différents de l'aménagement du territoire et figurant l'espace selon des échelles et des géométries variées, il est nécessaire, afin de pouvoir les comparer entre eux et les analyser, de les rapporter à un espace géométrique commun, continu et homogène, géo-référencé dans le système de coordonnées national : celui de la BD parcellaire de l'IGN en projection Lambert 93. Ce travail se fonde sur un principe essentiel en archéogéographie qui est celui de la compilation des informations (historiques, archéologiques, géo-pédologiques, micro-toponymiques, etc.), informations habituellement réparties en différents champs chronologiques et disciplinaires (géologie, pédologie, histoire, archéologie, géographie, etc.) et rarement mises en regard les unes avec les autres.

II-1 – Le choix des documents sources

Les cartes et plans inventoriés ne présentant pas la même qualité d'information (échelle et précision du relevé), nous avons dû opérer une sélection afin de disposer d'un ensemble de documents géométriquement fiables. Ainsi, les cartes de Masse (1706/24), de Cassini (1769) et de Belleyme (1787), qui offrent les plus anciennes représentations cartographiques de la plaine de Cazaux, n'ont pas été retenues en raison de leur échelle (respectivement au 1/97.600°, 1/86.400° et au 1/43.200°), de leurs conventions graphiques et de leur médiocre qualité géométrique (les points de calage étant trop peu nombreux pour obtenir un résultat satisfaisant). De même, les cartes d'Etat-Major et de l'atlas de la Gironde ont été écartées en raison d'une coupure et de problèmes de raccord entre les feuilles. Au terme de cette sélection, ont été retenus les plans cadastraux napoléonien de 1808 et surtout de 1848, très légèrement

postérieurs à la construction de l'ouvrage, le *Plan cadastral parcellaire des communes de La Teste et Gujan présentant l'ensemble des propriétés traversées par le canal à ouvrir entre l'étang de Cazaux et le bassin d'Arcachon* (2 Fi 1225) et le *Plan des irrigations de la Compagnie d'Arcachon* (2 Fi 1061), même si le géoréférencement de ce dernier s'est révélé insatisfaisant.

II-2 — Le géoréférencement des documents

Une fois les documents sources de l'analyse sélectionnés, la seconde étape du travail consiste à les caler dans un référentiel géographique exact. Cette opération nécessite d'attribuer aux cartes, plans et photographies aériennes choisis, des coordonnées et une projection géographiques (ici le Lambert 93). Sans cette étape, aucun document n'est visualisable dans le logiciel. Le protocole de géo-référencement est assez simple : il consiste à caler les documents à géo-référencer sur la BD parcellaire de l'IGN à partir de points communs sélectionnés manuellement, le logiciel procédant ensuite à de légères déformations de la carte de façon à obtenir une quasi superposition avec la BD parcellaire. Cette étape se révèle toujours très longue car la qualité du géo-référencement dépend du nombre de points de calage (dits également points d'amer), lesquels varient en fonction de l'échelle du document et des informations qu'il contient. A titre d'exemple, le géo-référencement des 20 feuilles du plan cadastral de 1848 a nécessité 694 points d'amer.

II-3 — Le relevé des données

Afin de travailler sur des données interrogeables et associables à des informations contenues dans une base de données, nous avons réalisé une série de relevés en mode vectorisé. Le nom du format de ces fichiers de formes est « shape » (ou couche). Le logiciel QGIS® utilisé dans le cadre de cette étude impose pour cela de définir un mode de figuration en « polygones » (surface), en « polylignes » (lignes) ou en « points ». L'association de ces différents modes n'est pas possible au sein d'un même shape si bien que, pour un même type d'information sur un même document, il est nécessaire de créer plusieurs shapes.

III — HISTOIRE DU CANAL DES LANDES

Le géo-référencement et la vectorisation des planches du cadastre de 1848 offre une cartographie très précise du canal des Landes à l'époque de son exploitation et de ses ramifications hydrauliques à l'est et à l'ouest de son tracé. La comparaison de ce plan avec la BD parcellaire de l'IGN permet d'évaluer les changements opérés en un peu plus d'un siècle

et demi, particulièrement dans le domaine de la circulation de l'eau. En outre, leur mise en regard avec les informations historiques rassemblées à partir de la bibliographie inventoriée (particulièrement l'ouvrage de Jacques RAGOT, *Histoire de la Teste-de-Buch des origines à la fixation des dunes*, édité par la ville de La Teste en 1972) permet de proposer un récit relativement étayé de l'histoire de cet ouvrage que le dépouillement des fonds conservés aux archives départementale de la Gironde (particulièrement les cotes SP 712, SP 728, SP 833 et SP 845) nous a permis d'étayer ponctuellement.

III-1 — L'émergence du projet

L'idée d'un canal reliant le lac de Cazaux au bassin d'Arcachon remonte à Vauban qui conçoit, en 1681, un ambitieux projet permettant de relier Bayonne à la Gironde par les étangs des Landes et du Médoc. La fixation des sables apparaît, néanmoins, comme un préalable à la réalisation du projet, ce qui conduit à son abandon. Il faut attendre la fin du XVIII^e siècle et surtout le début du XIX^e siècle (1801) pour que, à l'initiative de Charles Brémontier, une politique volontariste soit engagée, permettant d'étendre les premiers ateliers de fixation de La Teste et du Verdon à l'ensemble du massif dunaire. Les effets de ces plantations sur la mobilité des sables se faisant sentir, le projet de canal est à nouveau évoqué, cette fois par le conseil municipal de la Teste qui, à partir de 1822, adresse plusieurs suppliques au préfet de la Gironde, estimant que ce canal « *peut seul assécher le sol et améliorer l'air en donnant la vie à un pays stupide et sauvage, mais dont le sol est des plus fertiles quand il est bien exploité* ».

Il faut toutefois attendre le début des années 1830 pour qu'un projet concret émerge enfin. L'avocat bordelais Boyer-Fonfrède, qui a eu vent de ce projet ancien dans les salons de la grande bourgeoisie qu'il fréquente alors, se met en tête de creuser un canal de navigation entre Mimizan et le bassin d'Arcachon. Le 5 mai 1832, il conclut un accord avec Gaullieur-L'Hardy, propriétaire des terrains que traverse le projet, trouve des actionnaires pour former une société et sollicite l'autorisation du gouvernement pour l'exécution de l'ouvrage. Le 1^{er} juin 1834, le roi Louis-Philippe signe une loi autorisant Boyer-Fonfrède à créer un canal « *à ses frais, risques et périls* ». Les différends accumulés avec Gaullieur-L'Hardy, d'une part, et la municipalité de La Teste, d'autre part, incitent Boyer-Fonfrède, aussitôt la loi du 1^{er} juin signé par le roi, à céder sa concession à la Compagnie d'exploitation et de colonisation des Landes nouvellement fondée, société dont il est, du reste, un des promoteurs.

Un plan du 3 mai 1834, dressé à partir des plans parcellaires du cadastre napoléonien, indique les propriétés qui sont traversées par le projet de canal, ainsi que les modifications que l'ouvrage va provoquer dans les circulations d'eau (**fig. 1**).

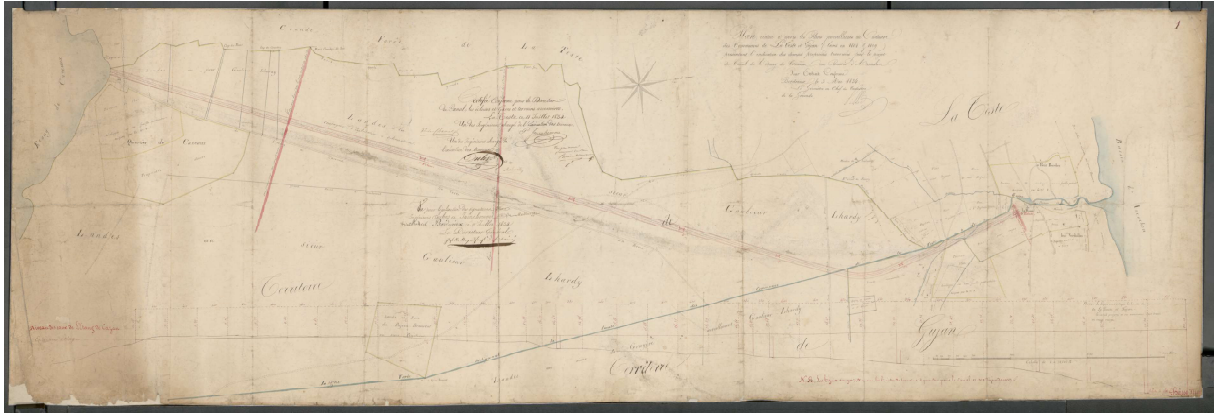


Fig. 1 : Plan du 3 mai 1834 indiquant les diverses propriétés traversées par le projet de canal des Landes de l'étang de Cazaux au bassin d'Arcachon (AD 33, 2 Fi 1225).

La cartographie dressée à partir du plan de 1808 offre une représentation plus claire encore (**fig. 2**). On constate que la craste Baneyre, orientée est/ouest, forme un coude vers le nord et rejoint la craste Nezer qui remonte elle depuis le hameau de Casaux en longeant le massif dunaire. Cette craste coule ensuite vers le nord/ouest selon un tracé rectiligne qui forme limite entre les communes de Gujan et La Teste. Elle se dirige ensuite vers l'ouest et vient se jeter dans la craste de la Petite Douesse puis dans le bassin d'Arcachon.

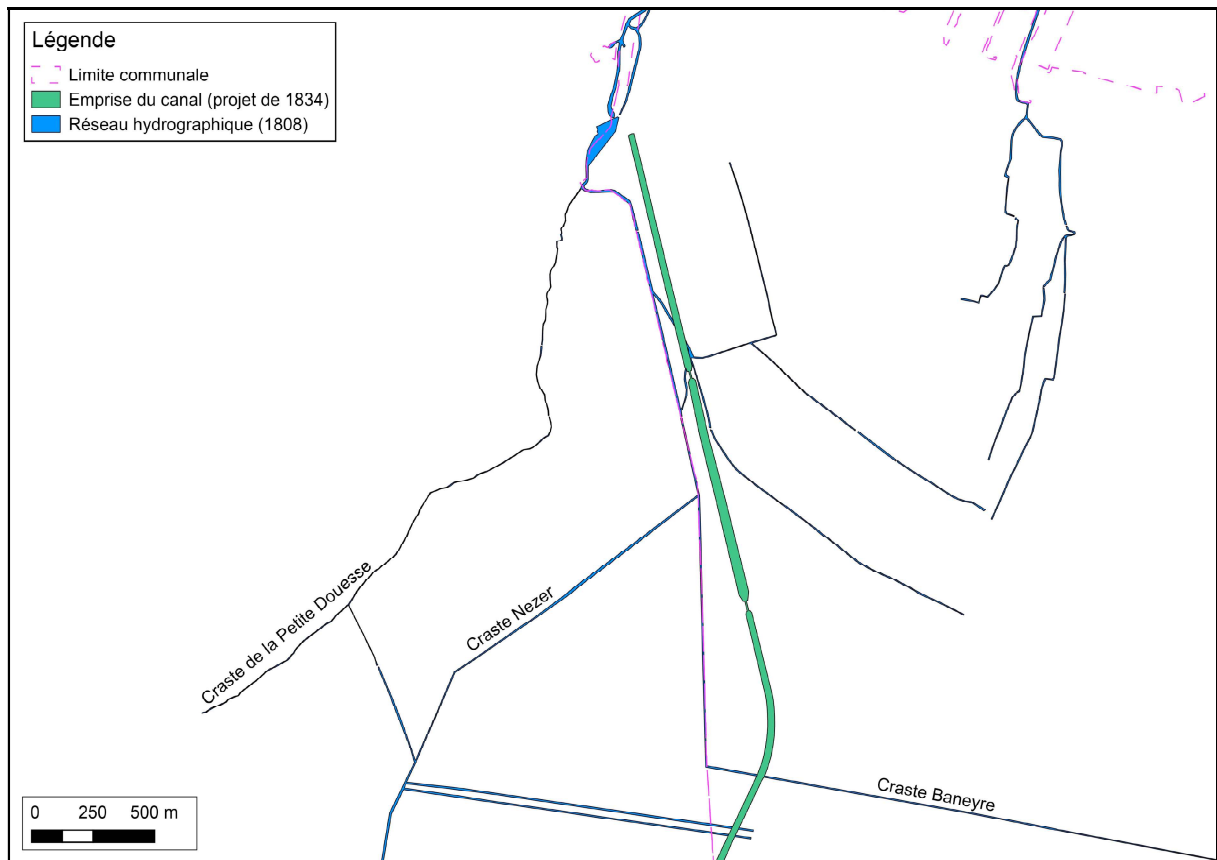


Fig. 2 : Cartographie des circulations d'eau en 1808, d'après le plan cadastral napoléonien.

On le voit, c'est la craste Baneyre qui est la plus affectée par le tracé du canal puisque celui-ci la recoupe. Un cours parallèle va donc être créé de façon à permettre à cette craste de s'épancher dans le bassin d'Arcachon via un contre-canal (**fig. 3**). Ce n'est pas là la moindre des modifications hydrauliques provoquée par l'ouvrage ; on y reviendra ci-dessous.

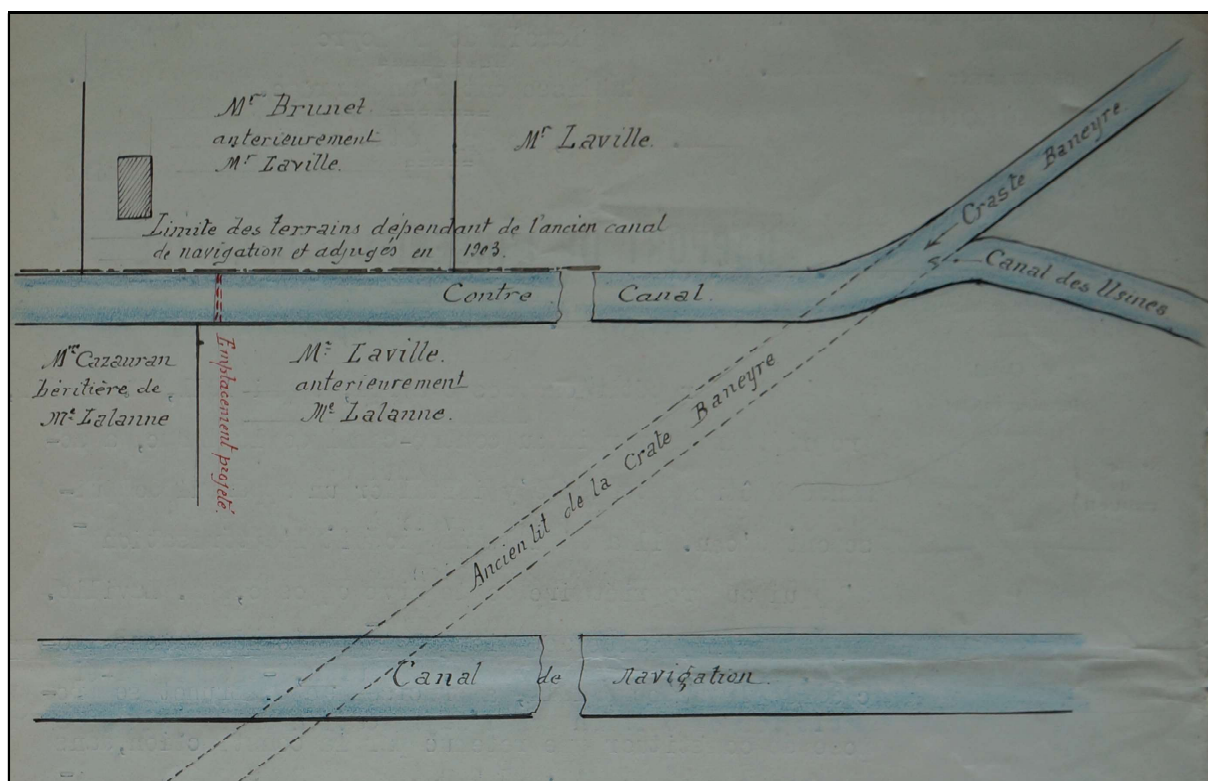


Fig. 3 : Tracé de l'ancien lit de la craste Baneyre détourné lors de la construction du canal des Landes, d'après un document de 1911 (Source : AD 33, SP 845). Le Nord est à gauche.

III-2 — La construction du canal par la Compagnie d'exploitation et de colonisation des Landes

La compagnie commence par acheter à Gaullieur-L'Hardy une bande de terrain de 14 kilomètres de long sur 92 mètres de large correspondant au lit du canal et à ses abords. Elle fait, également, construire un immense bâtiment de quatre-vingt-dix pièces destiné à accueillir les bureaux de son administration à la Hume. Le projet prévoyait, par ailleurs, la construction d'un port au débouché du canal dans le bassin d'Arcachon et d'une ville de plan régulier (jamais édifiée).

Le canal est creusé rapidement puisqu'en 1838 il ne reste plus qu'à construire les écluses, numérotées de un à huit à partir du bassin. C'est par la construction de la troisième que la compagnie commence, la première pierre étant posée le 14 juillet 1838 par Mgr Donnet, archevêque de Bordeaux. Au moment de sa mise en service, en 1840, le canal mesurait 14,5

kilomètres de Cazaux à la Hume, sa largeur variant de 13 à 24 mètres au niveau de la banquette, tandis que sa profondeur était de 1,65 mètre. Sept des huit écluses étaient alors construites. Le sas des écluses était long de 30 mètres à la troisième et à la quatrième, de 20 mètres aux autres. Un chemin de halage, de 6 mètres de large, longeait le canal, permettant la navigation même sans vent (**fig. 4**).

Dès son ouverture, en 1840, le canal est affecté au transport des marchandises, essentiellement du fer pour alimenter les usines et la forge qui sont implantées sur un canal parallèle (le canal des usines) et qui prennent leur essor avec cette ouverture à la navigation (**fig. 5**). Toutefois, les 7000 tonnes transportées annuellement sont insuffisantes pour assurer la rentabilité de l'entreprise. Elle est, en effet, confrontée à la rivalité économique de la Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste dont la ligne est inaugurée le 6 juillet 1841. Celle-ci ne peut admettre que les marchandises venant des Landes par le canal continuent leur chemin jusqu'à Bordeaux, soit par l'océan, soit par le canal (alors projeté) du bassin d'Arcachon à la Gironde par Lège. Lors de la construction du viaduc situé au-dessus de l'emprise de la future première écluse du canal, la Compagnie du chemin de fer ne laissa pas la hauteur nécessaire au passage des gabarres, créant de fait un point de rupture de charge. En 1844, elle construit une gare à la Hume dotée d'une rampe permettant le déchargement des gabarres sur la rive du canal et leur chargement dans ses wagons de marchandise. La Compagnie d'Exploitation et de Colonisation des Landes doit donc renoncer à construire la dernière écluse et le canal ne peut déboucher dans le bassin d'Arcachon, le seul accès étant assuré par le canal des usines (**fig. 6**).

Mort-né sur le plan économique, le canal l'était également sur le plan technique puisqu'un phénomène, sous-estimé par les ingénieurs, apparaît rapidement : celui de l'ensablement de son lit. Dès 1856, le récurage du canal devient nécessaire et un arrêté de la préfecture est pris en ce sens, sans qu'il soit suivi des faits. Le problème apparaît de façon récurrente dans les archives du service hydraulique après l'arrêt de l'exploitation du canal. En 1910, des inondations sont ainsi provoquées par l'ensablement du canal qui est ainsi décrit : *« En ce qui concerne l'état du canal de Cazaux, nous ferons remarquer que, sur toute sa longueur comprise entre l'étang et la coupure du canal des usines, son lit est encombré d'un épais matelas d'herbes, cause évidente de diminution dans la section d'écoulement et de ralentissement dans la vitesse. Ensuite, nous avons constaté la présence de nombreux ensablements, principalement vers l'origine et nous avons levé un profil en travers du canal sur l'un de ses ensablements situé à environ 150 mètres en aval de l'origine du canal des*

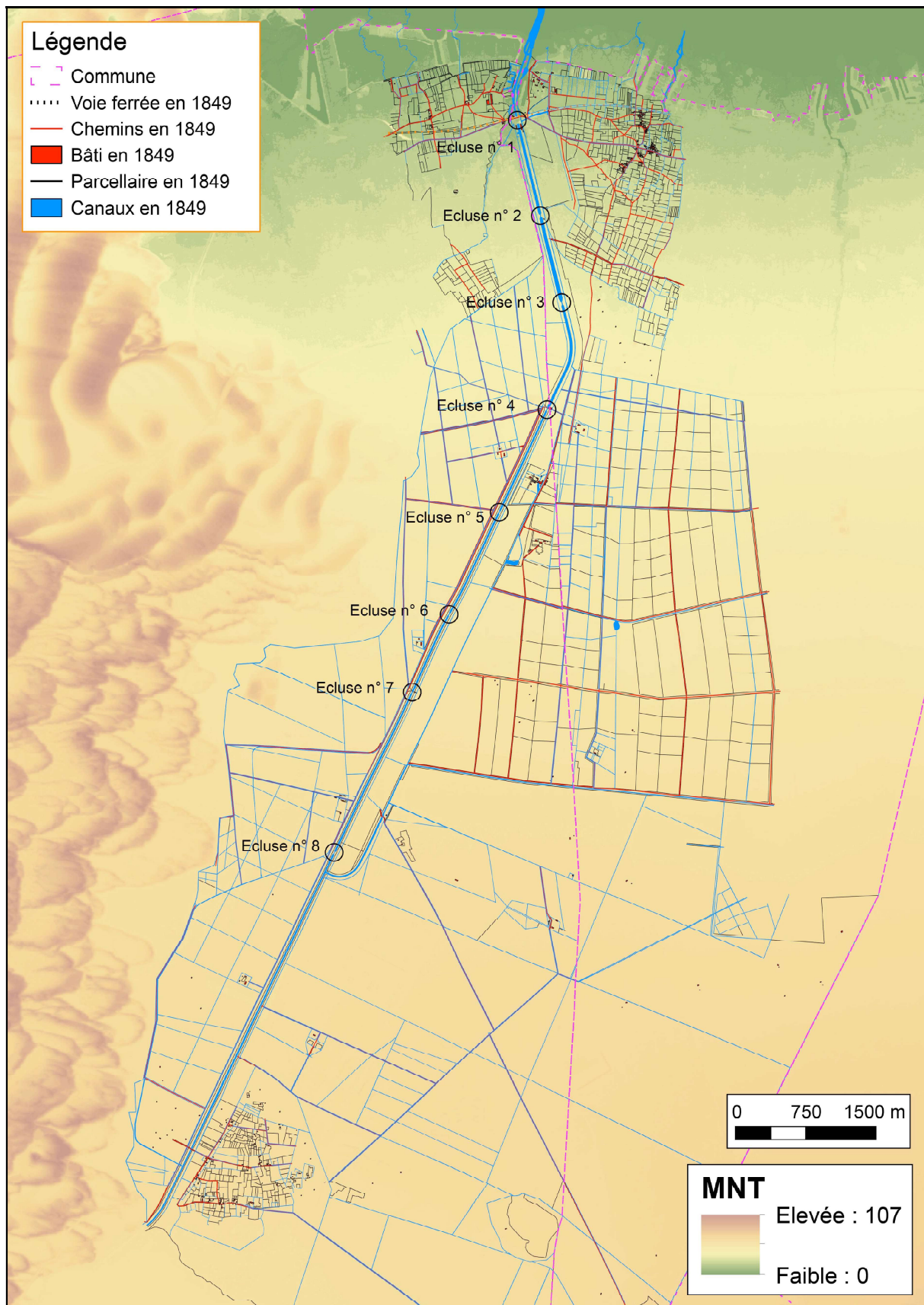


Fig. 4 : Cartographie du canal des Landes et de ses extensions hydrauliques, d'après le plan cadastral de 1849. Le modèle numérique de terrain (MNT) permet d'appréhender les reliefs (cordon dunaire) et les effets de pente entre le lac de Cazaux et le bassin d'Arcachon.

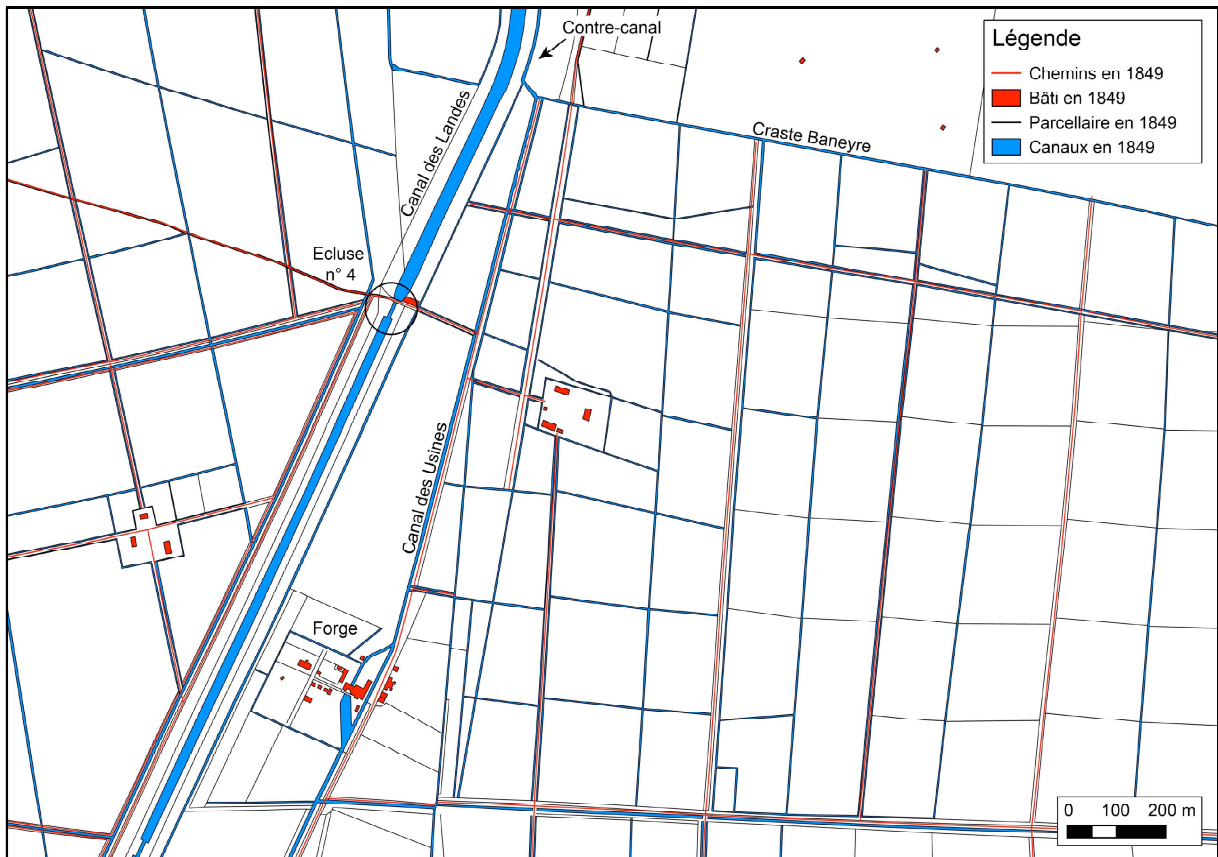


Fig. 5 : La forge située en bordure du canal des Usines (d'après le cadastre de 1849).

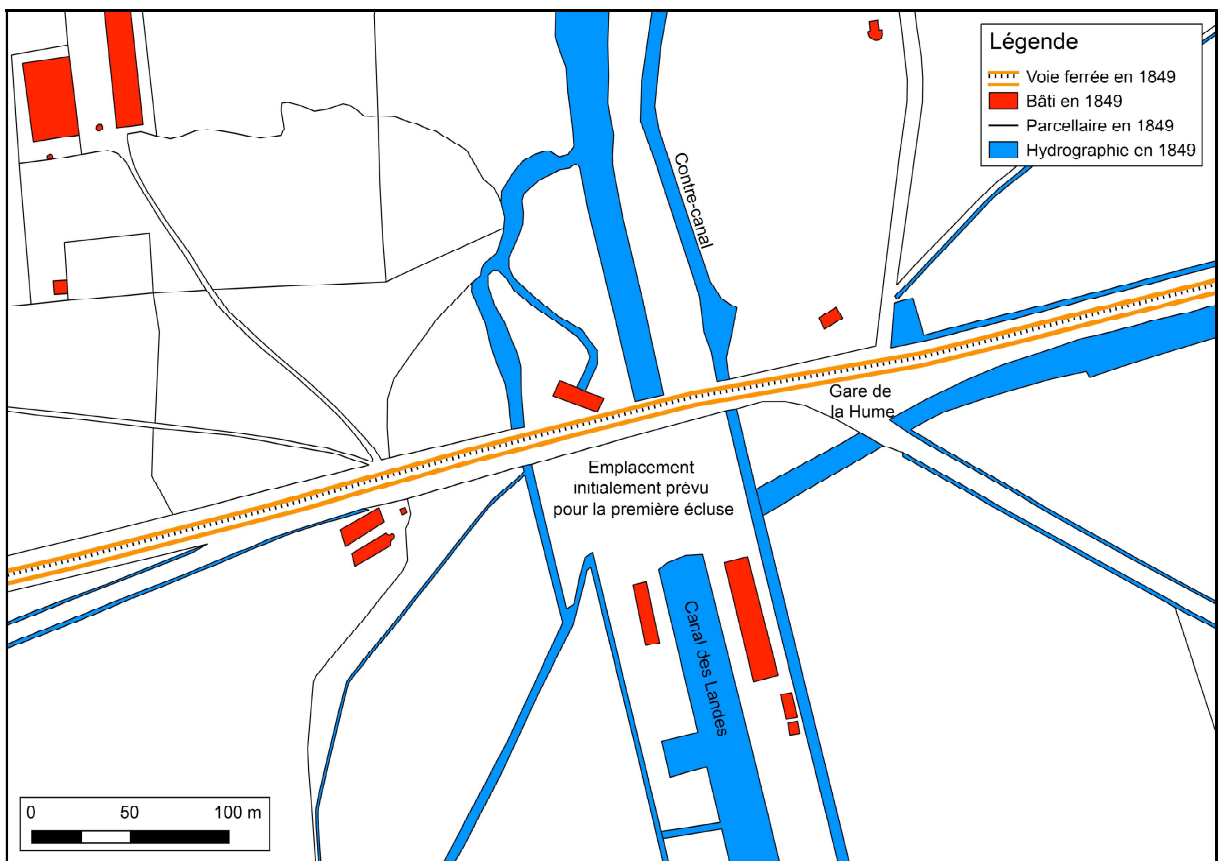


Fig. 6 : Le secteur de la première écluse du canal des Landes (d'après le cadastre de 1849).

Landes (**fig. 7**). De la comparaison des deux profils, il ressort que toutes les eaux en surplus de l'étang passent par une section de 6,80 mètres dont 2,80 seulement en dessous du niveau réglementaire. Il y a là une des causes principale de la surélévation des eaux de l'étang ».

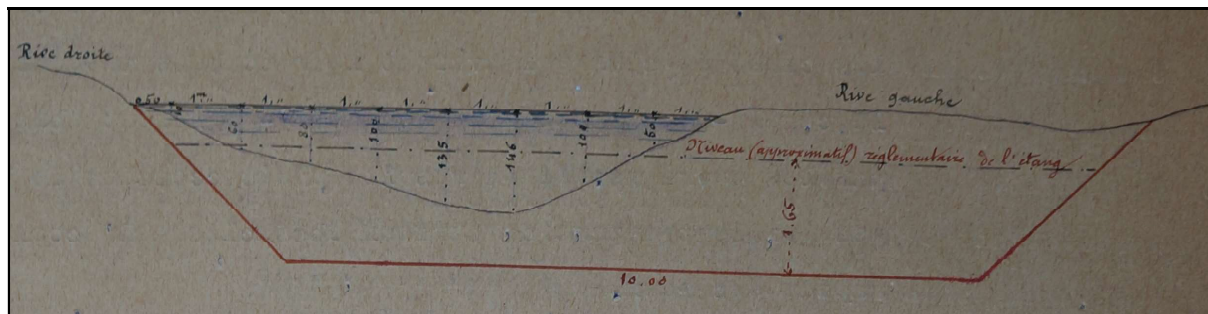


Fig. 7 : Profil en travers du canal montrant son ensablement (Source AD 33, SP 728).

Le problème concerne également l'embouchure du canal dans le lac de Cazaux, qui est fréquemment obstrué par des amoncellements de sable, comme en 1914 : « *Sa position géographique, à l'extrême nord de l'étang, fait que les tempêtes parfois violentes qui agitent cette vaste étendue d'eau de 5600 ha et dont la direction générale vient du sud, du sud-est et du sud-ouest, obstruent très rapidement l'entrée du canal par des amoncellements de sable qui réduisent sa section d'écoulement au quart environ de ce qu'elle devrait être* » (SP 833).

La navigation s'arrête vers 1860 et la Compagnie d'exploitation et de colonisation des Landes est déchu de sa concession. Plusieurs enchères sont organisées par la préfecture en 1890, 1891, 1903, sans succès. Le canal est finalement acquis en 1904 par un particulier. Il n'est plus, aujourd'hui, qu'une simple craste aux rives éboulées sur la majeure partie de son cours, ne servant plus qu'à évacuer le trop-plein du lac de Cazaux. Quant aux écluses, elles ont été détruites par les Allemands lors de l'occupation — hormis la numéro 8 —, remplacées par des barrages en palplanches (**fig. 8 à 11**) afin d'empêcher les troupes alliées de l'utiliser et, le cas échéant, pouvoir noyer les terrains des communes riveraines.





Fig. 8 à 11 : Barrages en palplanches établis par l'armée allemande lors de la seconde guerre mondiale à l'emplacement des anciennes écluses détruites (Source : internet).

III-3 — Les extensions agricoles et industrielles de la construction du canal des Landes

Le projet de construction du canal trouve un écho favorable dans les salons parisiens grâce à Auguste Bessas-Lemegie, maire du dixième arrondissement de la capitale, et Louis-Eusèbe-Henri Gaullieur-L'Hardy, notable bordelais, tous deux héritiers du banquier suisse Nézer à qui le marquis de Ruat, dernier captal de Buch, avait vendu, en 1766, 40.000 journaux de landes afin de les défricher et les mettre en culture. Les deux hommes voient dans la construction du canal l'opportunité de mettre en valeur ces landes qui avaient causé la ruine de Nézer. Plusieurs projets agricoles et industriels voient ainsi le jour dans le sillage de la création de la Compagnie d'exploitation et de colonisation des Landes.

III-3-a — La création de la Compagnie agricole et industrielle d'Arcachon (1837-1846)

Le premier projet à voir le jour est celui de la Compagnie Agricole et Industrielle d'Arcachon à la création de laquelle les deux hommes participent avec le soutien de nombreux actionnaires parisiens, la plupart issus de l'aristocratie déchue par la révolution de 1830. Ceux-ci voient, alors, dans ce pays pauvre et aride, un Eldorado que les capitaux et la technique permettront bientôt de rendre riche et fertile.

Les 3 et 4 février 1837 est signé, à Paris, l'acte de constitution de la compagnie par 5 fondateurs qui apportent, pour les uns, une participation en espèces, pour les autres, les 11.674 hectares de foncier qu'ils possèdent dans les communes du Teich, de Gujan et de La Teste. Ces hectares entrent sous forme de parts dans le capital social qui est divisé en 1.600 actions d'une valeur de 5.000 francs chacune.

Auguste Bessas-Lemegie ayant obtenu, par une ordonnance du roi du 3 juillet 1838, un droit de prise d'eau sur le canal de navigation, la Compagnie met en place un vaste système d'irrigation, s'étendant sur environ 3000 hectares, à l'ouest mais surtout à l'est du canal (**fig. 12**). Deux canaux (notés B) dérivant du canal principal permettent d'alimenter en eau cinq grands canaux d'irrigation à l'est (notés A), et quatre grands canaux à l'ouest, tous bordés par un chemin de desserte. Des fossés d'irrigation (notés a) sont disposés perpendiculairement, de 200 mètres en 200 mètres, avec des écluses. Ils alternent avec des chemins de service (notés b), eux-mêmes bordés de fossés d'écoulement.

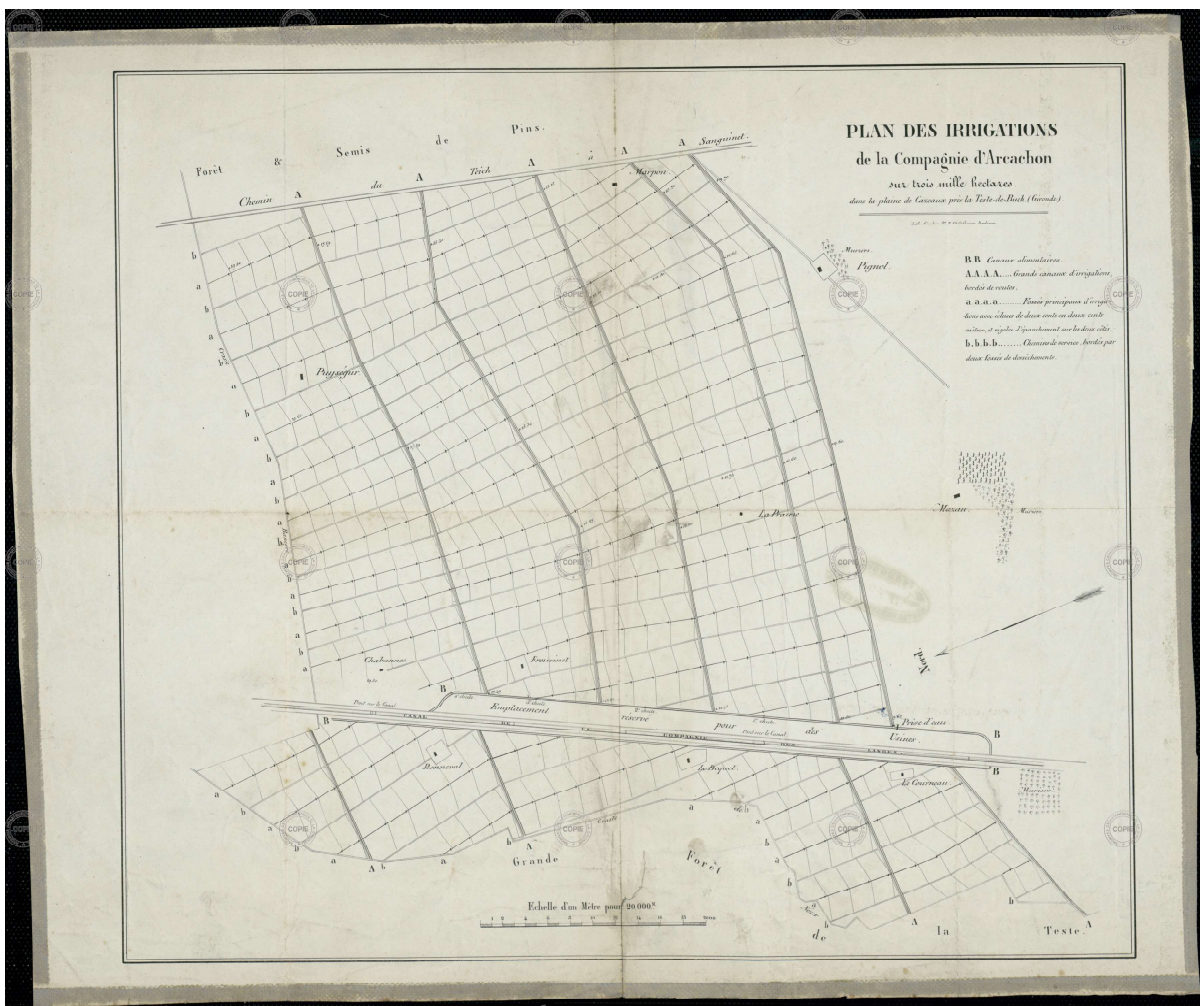


Fig. 12 : Plan des irrigations de la Compagnie agricole et industrielle d'Arcachon (Source : AD 33, 2 Fi 1061).

Des bâtiments agricoles et d'habitation sont disposés dans ce vaste plan d'aménagement, sièges de cinq directions et de quatre sous-directions liées entre-elles mais néanmoins autonomes (**fig. 13**). La direction la plus importante, à l'ouest du canal, est confiée au comte Bonneval, les quatre autres, à l'est, le sont à M. de Mazan, au baron de Blacas, au comte de

Puységur et au baron de Pignol. Les quatre sous-directions sont confiées au baron de Chabannes, au marquis de Salbert, à M. de Marpon et au comte de Freissinet. Elles ont pour objectif de défricher et mettre en culture les terres.

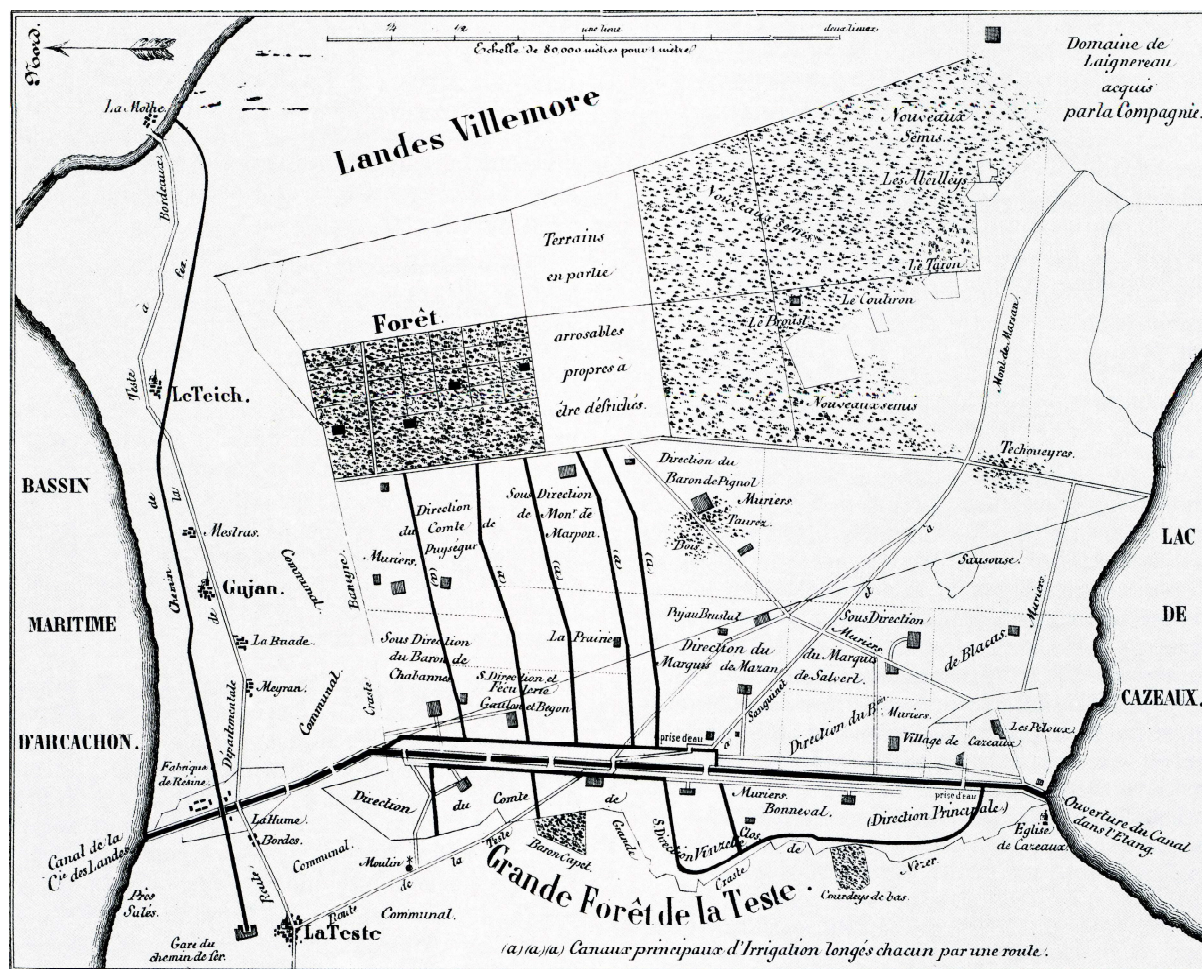


Fig. 13 : Les directions et sous-directions de la Compagnie d'Arcachon (Source : RAGOT (J.), *Histoire de la Teste-de-Buch des origines à la fixation des dunes*, La Teste, 1972, p. 209).

Séduisant sur le papier, le projet se heurte, néanmoins, à la nature spécifique des sols de la lande que méconnaissent totalement les entrepreneurs. M. Hennequin, l'un des acteurs du projet, écrit ainsi : « *La plaine de Cazaux présente une couche de bonne terre de un à trois pieds de profondeur... les pluies de l'hiver que reçoit cette épaisse couche s'infiltrent de manière à lui communiquer une humidité féconde* ».

La compagnie se lance ainsi dans la culture du blé avant de réaliser que la pauvreté des sols ne permet que de très faibles rendements. Pour amender les sols, il faudrait épandre du fumier de moutons, comme cela se pratique traditionnellement autour des quartiers d'habitation de la lande, mais les surfaces à fertiliser sont telles qu'il faudrait des milliers de tête de moutons. Mais si on met en culture les terres de parcours, plus de moutons. Alors ?

A cette méconnaissance des conditions pédologiques et édaphiques de l'agriculture en ces lieux s'ajoute l'ignorance des droits juridiques anciens attachés à la dépaissance des troupeaux des paroisses de Gujan et de La Teste. En 1550, le captal Frédéric de Foix avait concédé, dans un contrat appelé la Baillette, la propriété utile de toutes ses landes à la communauté des trois paroisses de La Teste, Gujan et Cazaux pour la dépaissance des troupeaux. Une clause lui permettait néanmoins de revenir sur ce droit d'usage si quelqu'un s'engageait à transformer ces landes en terres à blé. Tel fut le contrat passé avec Nezer en 1766, contrat qui stipulait, toutefois, que si les landes n'étaient pas mises en culture, les habitants continueraient à bénéficier du droit de pacage. Tout semi forestier était donc exclu. Constatant l'échec de l'agriculture, la Compagnie se tourne vers différentes expérimentations impliquant l'usage de bois de plantation : mûriers pour la culture de vers à soie (500.000 pieds de mûriers seront plantés en pépinière avant que la Baillette de 1550 ne soit brandie par les habitants de Gujan, provoquant l'abandon du projet) ; fabrication d'huile de résine à partir de la gomme (alors que la même Baillette interdit la plantation de pins) ; construction d'un haut fourneau pour réduire le fer de l'aliol présent dans les sols (nécessitant des coupes sombres dans la forêt usagère de La Teste, ce qui est interdit), etc.

Le 21 décembre 1846, après neuf ans d'existence, la Compagnie qui n'a fait que dépenser et n'a rien recueilli est dissoute. Un an après (22 décembre 1847), 6.600 hectares de terrain sont mis en vente en 119 lots.

III-3-b — La création de la Compagnie ouvrière de colonisation (1849-1860)

Malgré la mise en liquidation de la Compagnie agricole et industrielle d'Arcachon, certains de ses actionnaires continuent de croire en la réussite d'exploitations agricoles sur la lande. Ainsi, une expérimentation de riziculture avait-t-elle été menée en 1857, à Villemarie, en bordure du canal des Usines, par la maison de commerce Foussat de Bordeaux. D'un hectare, la surface avait été portée à 4,16 hectares l'année suivante malgré des rendements décevants en raison d'une technique mal maîtrisée. En 1849, le comte Blacas-Carros fonde donc la Compagnie ouvrière de colonisation mettant tous ses espoirs dans la culture du riz. Sur une portion des terrains irrigués ayant appartenus à la Compagnie agricole et industrielle d'Arcachon, au sud du lieu-dit actuel Batchelle, cette société étend progressivement la culture du riz qui de 100 hectares, en 1851, passe à 300 l'année suivante, pour atteindre une récolte d'excellente qualité d'environ 2.700 hectolitres. Malheureusement, ces premiers succès commencent à aiguïser la jalousie des habitants de Gujan — encore eux ! — qui se plaignent auprès du préfet de la Gironde de la prolifération des moustiques et de la recrudescence de la

malaria. Inquiets, les manœuvre espagnols employés aux champs retournent dans leur pays, tandis qu'un arrêté préfectoral est pris prescrivant les règles à respecter pour l'établissement des rizières : distance à respecter par rapport aux quartiers d'habitations de Meyran, Mestras et La Ruade, quantité d'eau à distribuer à l'hectare, calendrier d'irrigation et de dessèchement total à respecter, récurage des fossés, mesures de salubrité pour les ouvriers, etc. Faute de capitaux pour se mettre en conformité avec la nouvelle réglementation, la compagnie cesse son activité en 1860.

Avant de déposer le bilan, elle tentera de se reconvertir en faisant creuser par des ouvriers venant du Béarn, d'Auvergne, du Dauphiné et d'Espagne le port du canal (actuel port de la Hume) pour y établir un établissement de bains (1854).

III-4 — Les héritages du XIX^e siècle transmis dans la planimétrie actuelle

Quelle sont les formes, liées à aux aménagements du milieu du XIX^e siècle, transmises dans la planimétrie actuelle ? S'agissant du canal des Landes, on constate, sans surprise, que son cours s'est maintenu, même si l'ensablement en a réduit significativement la largeur et que les anciennes écluses ont été détruites, remplacées par des batardeaux au cours de l'occupation allemande (**fig. 14**). Le cours du canal des Usines, en revanche, est coupé à mi-parcours de son ancien tracé, celui-ci bifurquant vers l'Ouest pour se reconnecter au canal des Landes. Ce tronçon est dénommé actuellement canal des Forges. La partie aval du canal des Usines est restée en place, mais n'est plus raccordée à la partie amont. C'est ce tronçon qui continue à être appelé Canal des Usines.

S'agissant des anciens canaux d'irrigation, raccordés au canal des Landes par la Compagnie agricole et industrielle d'Arcachon, on constate qu'ils ont été maintenus très largement à l'est du canal, où la trame géométrique implantée dans les années 1830/40 reste très prégnante. En revanche, à l'ouest du canal, les formes ont été fortement réorganisées, alignées grossièrement sur l'orientation sud-ouest/nord-est du canal des Landes. C'est particulièrement net dans la zone de confluence du canal des Landes et de la craste Nezer où le parcellaire actuel est en totale discordance avec les formes quadrillées anciennes (**fig. 15**).

Enfin, s'agissant du tracé et de l'écoulement de la craste Nezer, de la craste Baneyre et de la craste Petite Douesse, ils sont restés identiques à ceux du milieu du XIX^e siècle.

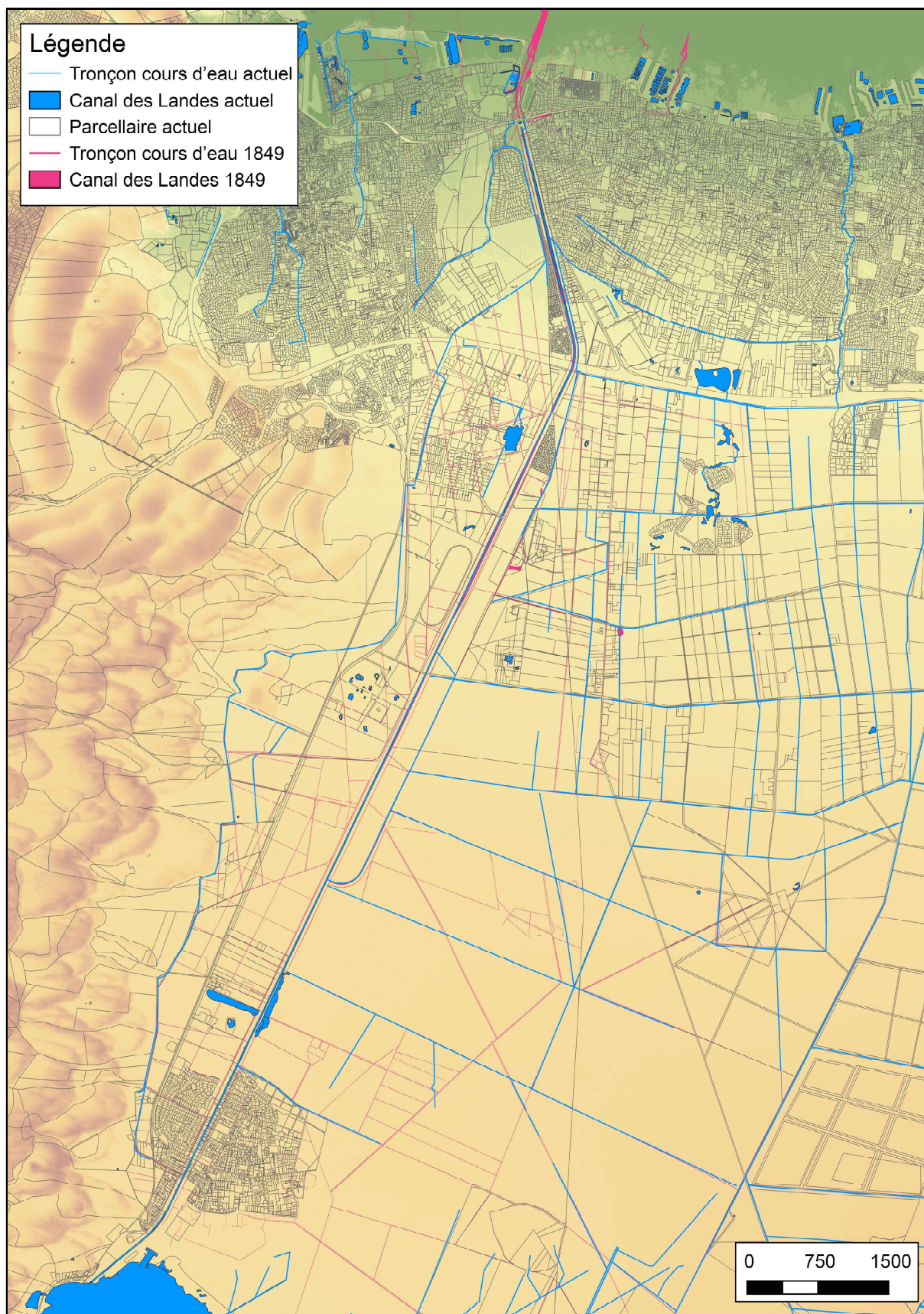


Fig. 14 : Carte compilée figurant le réseau hydrographique actuel (canal et fossés en eau, en bleu) sur le réseau hydrographique de 1849 (en rose). Si l'essentiel des formes héritées subsiste à l'est du canal, les transformations sont, en revanche, radicales à l'ouest.

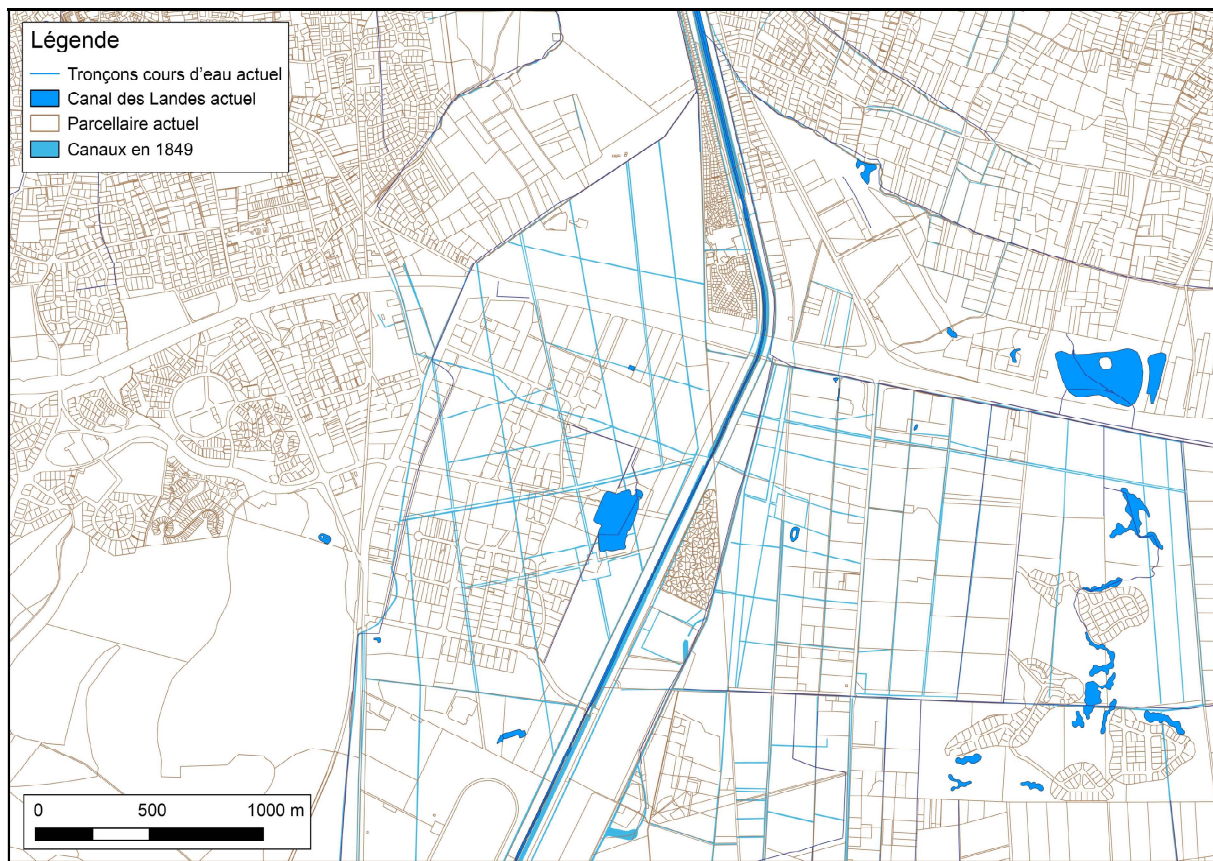


Fig. 15 : Superposition du parcellaire actuel (en marron) sur les canaux d'irrigation figurés sur le plan cadastral de 1849 (en bleu clair). On observe la totale discordance des formes sur la rive gauche du canal dans la zone de confluence avec la craste Nezer.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Fig. 1 : Plan du 3 mai 1834 indiquant les diverses propriétés traversées par le projet de canal des Landes de l'étang de Cazaux au bassin d'Arcachon (AD 33, 2 Fi 1225).

Fig. 2 : Cartographie des circulations d'eau en 1808, d'après le plan cadastral napoléonien.

Fig. 3 : Tracé de l'ancien lit de la craste Baneyre détourné lors de la construction du canal des Landes, d'après un document de 1911 (Source : AD 33, SP 845).

Fig. 4 : Cartographie du canal des Landes et de ses extensions hydrauliques, d'après le plan cadastral de 1849. Le modèle numérique de terrain (MNT) permet d'appréhender les reliefs (cordon dunaire) et les effets de pente entre le lac de Cazaux et le bassin d'Arcachon.

Fig. 5 : La forge située en bordure du canal des Usines (d'après le cadastre de 1849).

Fig. 6 : Le secteur de la première écluse du canal des Landes (d'après le cadastre de 1849).

Fig. 7 : Profil en travers du canal montrant son ensablement (Source AD 33, SP 728).

Fig. 8 à 11 : Barrages en palplanches établis par l'armée allemande lors de la seconde guerre mondiale à l'emplacement des anciennes écluses détruites (Source : internet).

Fig. 12 : Plan des irrigations de la Compagnie agricole et industrielle d'Arcachon (Source : AD 33, 2 Fi 1061).

Fig. 13 : Les directions et sous-directions de la Compagnie d'Arcachon.

Fig. 14 : Carte compilée figurant le réseau hydrographique actuel (canal et fossés en eau, en bleu) sur le réseau hydrographique de 1849 (en rose). Si l'essentiel des formes héritées subsiste à l'est du canal, les transformations sont, en revanche, radicales à l'ouest.

Fig. 15 : Superposition du parcellaire actuel (en marron) sur les canaux d'irrigation figurés sur le plan cadastral de 1849 (en bleu clair). On observe la totale discordance des formes sur la rive gauche du canal dans la zone de confluence avec la craste Nezer.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
I — INVENTAIRE ET DEPOUILLEMENT DOCUMENTAIRE	4
I-1 — Les cartes anciennes	4
I-2 — Les plans cadastraux napoléoniens	4
I-3 — La bibliographie et les documents d'archives relatifs à la construction du canal des Landes	5
II — LA CONSTITUTION D'UNE CARTE COMPILÉE SOUS SIG	6
II-1 — Le choix des documents sources	6
II-2 — Le géoréférencement des documents	7
II-3 — Le relevé des données	7
III — HISTOIRE DU CANAL DES LANDES	7
III-1 — L'émergence du projet	8
III-2 — La construction du canal par la Compagnie d'exploitation et de colonisation des Landes	10
III-3 — Les extensions agricoles et industrielles de la construction du canal des Landes (1837-1860)	15
<i>III-3-a — La création de la Compagnie agricole et industrielle d'Arcachon</i> ...	15
<i>III-3-b — La création de la Compagnie ouvrière de colonisation</i>	18
III-4 — Les héritages du XIX ^e siècle transmis dans la planimétrie actuelle	19
TABLE DES ILLUSTRATIONS	22
TABLE DES MATIÈRES	23