

MONT-DE-MARSAN : VILLE DE COMMERCE

LA VILLE MÉDIÉVALE SE DÉFINIT SURTOUT PAR SA FONCTION ÉCONOMIQUE : UN NOMBRE SIGNIFICATIF D'HABITANTS VIT DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT, DE L'ADMINISTRATION OU D'AUTRES FONCTIONS NON AGRICOLES. MONT-DE-MARSAN FUT UN CENTRE IMPORTANT POUR LE COMMERCE DU GRAIN ET DES VINS DE L'ARMAGNAC, ÉCOULANT VERS BAYONNE LES PRODUITS DE L'ARRIÈRE-PAYS DURANT TOUT LE MOYEN ÂGE ET L'ANCIEN RÉGIME.

■ UN COMMERCE FLUVIAL INTENSE

Au XIII^{ème} siècle, Mont-de-Marsan devint une plaque tournante du commerce aquitain avec les blés de Gascogne, les seigles et produits résineux des Petites Landes, les vins de Tursan et les armagnacs.



Mont-de-Marsan - Port fluvial.

Photo-Ciné "Studio Ernest"

La Midouze étant navigable, un port s'établit sur la rive gauche de la rivière peu de temps après la fondation de la ville par Pierre de Lobanner, non loin du castelnau. Il se situait sur la rive gauche de la Midouze, légèrement en aval de la confluence de la Douze et du Midou.

Le transport fluvial, au départ de Mont-de-Marsan, s'effectuait sur la Midouze via Tartas, jusqu'à sa jonction avec l'Adour, en desservant Dax et enfin le port de Bayonne, terminus de cette voie fluviale. Il connut un développement rapide grâce à la position géographique de la ville à la limite de la Haute Lande, de la Chalosse et de l'Armagnac.

C'est ainsi que Mont-de-Marsan, tête de ligne sur la Midouze, fut, durant tout le Moyen Âge et l'Ancien Régime, un haut lieu stratégique pour l'économie régionale et fit vivre l'économie de l'arrière-pays. En effet,

c'est là que s'accumulait une partie importante des produits de la Gascogne : vins landais, eaux-de-vie d'Armagnac, blés, miels, laines, légumes, fruits mais aussi plus tard bois de la lande, essence de térébenthine, goudrons et poteaux de

Ils ont dit

« Cette ville (Mont-de-Marsan) est le grenier de toute la basse Guyenne. »

Lettre à Mazarin de Monseigneur d'Anglure, évêque d'Aire-sur-l'Adour / 26 mai 1654

« Cette ville sert de grenier à toutes les Landes et pays des Basques, d'où, au dommage de la France, on les transporte aux Espagnes. (...).
 Je fis tirer plus de 600 charrettes de bled de

mine, etc. Par exemple, lors des années 1730-1732, l'excédent de vin des régions de Condom et de Nérac fut converti « en eaux-de-vie qu'on envoie au Mont-de-Marsan... »¹. On trouvait aussi des produits des vallées pyrénéennes comme les ovins que les Ossalois et les Aspois vendaient lors de leur transhumance vers le Médoc et le Libournais.

Ces produits, stockés dans le port montois, étaient ensuite acheminés à Bayonne par de grandes barques, localement appelées galupes. Arrivées au port de Bayonne, les galupes empruntaient la Nive pour accoster sur la rive gauche de l'affluent de l'Adour.

A leur retour de Bayonne les galupes revenaient chargées de poissons (morues et sardines), d'étoffes étrangères (laines d'Espagne, en particulier de Pampelune), de draps et de fromages de Hollande, d'huile, de clous, de pierres de taille, de houilles, de minerais, de métaux mais surtout de sel. Faisant cruellement défaut dans la cité, ce dernier s'avérait pourtant indispensable pour la conservation de certaines denrées, principalement la viande. Aussi sa vente assurait-elle des recettes non négligeables aux affréteurs. Le sel était certes pratique et avantageux mais d'un transport difficile. Il était lourd et obligeait le remorquage des gabarres. Leurs tractions se faisaient "à la cordelle" au moyen de bœufs. Mais la grosse difficulté venait d'ailleurs. Sur la berge, un chemin de halage pas toujours aménagé et parfois impraticable ne laissait pas d'autre solution que de changer de rive. Une manœuvre qui n'était pas sans danger. Quand les bœufs ne pouvaient pas passer à gué, le bouvier, perché sur leur tête, les faisait traverser à la nage. Cependant, tout le long du parcours, les bateliers et leurs bêtes trouvaient des relais à chevaux pour se reposer.



Anciens relais à chevaux

Chemin de ...

¹ Abbé Bellet, *Documents statistiques sur la généralité de Bordeaux au XVIIIème siècle*, manuscrit de la bibliothèque de Bordeaux.

Si trois jours étaient souvent suffisants pour descendre de Mont-de-Marsan à Bayonne, il était plus difficile d'estimer la durée du retour, parfois d'une lenteur désespérante.

La descente sur les eaux de la Midouze comme de l'Adour s'avérant facile et peu onéreuse et la modération du courant permettant la remontée, les bateliers montois pouvaient tabler sur des échanges conséquents tant à l'aller qu'au retour. Aussi ce trafic prit de l'importance et au XVI^{ème} siècle un véritable port naquit, entouré de sa propre enceinte fortifiée.

Le seigneur de Sainte-Croix était le gardien de la circulation sur la Midouze et percevait, au port d'Orion², une conque de sel (taxe de passage) pour chaque gabare. Les marchands de Mont-de-Marsan contestèrent souvent ce péage.

L'afflux important de chargements à Mont-de-Marsan provoquait l'arrivée de personnes mal intentionnées toujours prêtes à déléster les riches marchands. C'est ainsi qu'en 1679 le parlement de Bordeaux envoya « *le sieur d'Essenault au Mont-de-Marsan pour capturer le nommé Lacamesure, insigne faux monnoyeur, qui ne feut pas prins, mais trois de ses complices feurent pendus à la requeste du procureur general* »³.

Le commerce fut une source de revenus importants pour la ville et pour les seigneurs locaux.

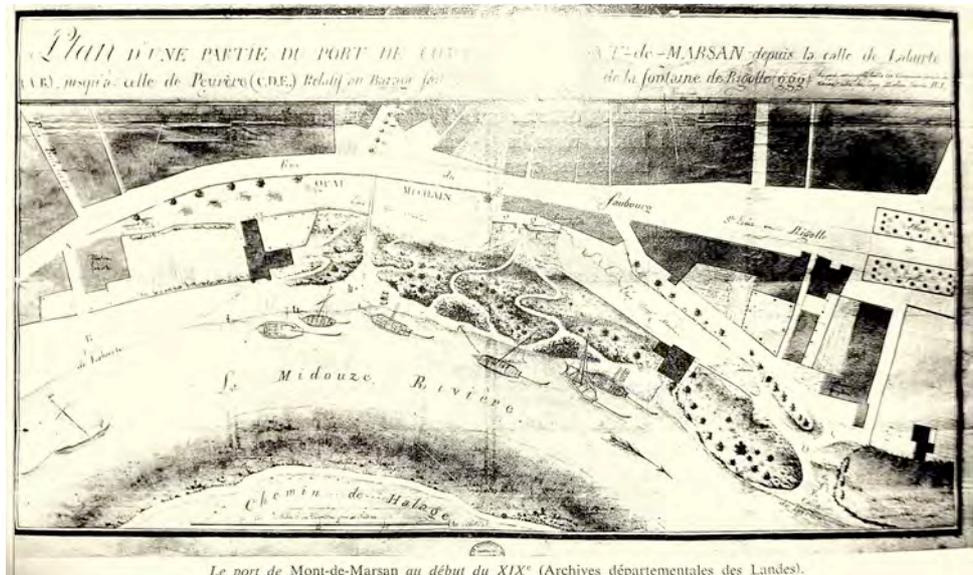
Au XVIII^{ème} siècle la ville de Mont-de-Marsan percevait des droits, appelés *scize*⁴, sur toutes sortes de denrées et marchandises qui passaient par la cité.

Pour partie, ces recettes servaient à l'entretien de la cale du port.

De même, les Barons Du Lyon (futurs marquis

de Campet) « *avaient le tiers d'un droit sur les marchandises traversant la ville* »⁵. Cependant, la ville et ses seigneurs devaient parfois modérer ces prélèvements. Par exemple en 1459, après une requête faite par les gens des trois Etats du pays des Lannes, le roi ordonna que les nouvelles taxes montoises, qu'il n'avait pas autorisées, soient supprimées et que les initiateurs desdites taxes aient une amende⁶.

Au début du XIX^{ème} siècle le port de Mont-de-Marsan resta une place importante puisque Napoléon, qui souhaitait à l'époque reconstituer une marine, ordonna que tous les bois qui



Le port de Mont-de-Marsan au début du XIX^e (Archives départementales des Landes).

² Port situé à Saint-Yaguen.

³ Mémoire relatif aux charges du Palais du Parlement de Bordeaux, Archives Nationales.

⁴ Extrait de *L'inventaire du Gers*. Ces droits étaient perçus dans des bureaux dénommés « octroi » situés sur tous les accès de la ville.

⁵ Baron Louis de Bardies, *De l'administration de la Gascogne, de la Navarre et du Béarn en 1740*, Paris, Société Bibliographique, 1882, 176p.

⁶ « Administration et états des Lannes sous Charles VII » in *Revue de Béarn, Navarre et Lannes*, Tome 3, 1885.

transitaient entre Bayonne et Bordeaux aillent par eau jusqu'à Mont-de-Marsan par l'Adour⁷. De même lors de la guerre avec l'Espagne le port montois servira de véritable base arrière pour les troupes napoléoniennes.

Michel Le Grand, ancien archiviste des Landes du début du XX^{ème} siècle, fut impressionné, à la lecture des documents des archives départementales, par la vie intense de la batellerie et par le mouvement exceptionnel du port dont le trafic était un des plus importants du sud-ouest. *Mont-de-Marsan*, a-t-il écrit, *est né de la navigation de la Midouze*⁸.

Pour améliorer la circulation des marchandises sur la Midouze et l'Adour, des fonds spéciaux furent alloués par la loi du 30 juin 1835. On réaménagea les rives et le chemin de halage tout en réduisant le lit de la rivière pour permettre un plus grand mouillage. En 1852, on comptait à la descente 16556 tonnes et à la remonte 6359 soit un total de 22915 tonnes de marchandises. Pour permettre une meilleure livraison des marchandises, des financements furent dégagés pour améliorer les routes qui mènent à Mont-de-Marsan. Au début du XIX^{ème} siècle, une étude fut réalisée sur les modèles de voiture utilisés pour le convoiement des marchandises à Mont-de-Marsan. Celle-ci démontra que les voitures employées par les Landais n'étaient pas adaptées et méritaient d'être repensées pour permettre de transporter un nombre plus important de marchandises dans les meilleures conditions⁹.

Le trafic fluvial assura la prospérité des bateliers, organisés en confréries. Petit à petit le port connut moins d'activités que le lavoir de la cale, où les blanchisseuses frotaient et battaient le linge. L'arrivée du chemin de fer, plus rapide, plus économique et demandant à la longue une main-d'œuvre moins importante, concurrença durement la batellerie et le port mit fin à son activité en 1903. Ainsi, après avoir connu une circulation intense et un mouvement de marchandises de toute la région le port fut déserté puis laissé à l'abandon. Cependant, avant la guerre de 1914-1918, un commerce franco-britannique vit le jour et des transports de marchandises par voie fluviale eurent lieu entre Mont-de-Marsan et Bayonne.

Aujourd'hui disparu, le port fluvial de Mont-de-Marsan était jadis au cœur du commerce et de l'animation de la cité.

■ LES AMÉNAGEMENTS URBAINS MONTOIS LIÉS AU COMMERCE FLUVIAL

Le négoce contribua à la prospérité de la ville et en modifia la physionomie. Cales, quais, entrepôts et chemin de halage témoignent encore de ce riche passé.

Les cales

Les cales, en pente douce, facilitaient les allées et venues des entrepôts aux quais pour charger et



⁷ Lettre de Napoléon
17 mai 1808.

⁸ Michel Le Grand, *L*
de-Marsan, 1934.

⁹ Annales de la Société Economique d'Agriculture, Commerce, Arts et
Manufactures du département des Landes, Juin 1827.

décharger les gabarres de l'important port fluvial que fut Mont-de-Marsan.

Avant 1835, écrit de Silguy dans un rapport daté du 4 février 1836, « *il n'existait pas de cale proprement dite au port de Mont de Marsan. La cale située sur la rive gauche de la Midouze, immédiatement en aval du pont, est le seul ouvrage qui puisse servir utilement comme cale pour le chargement et le déchargement des bateaux* ». Déjà au XVIII^{ème} siècle, cette cale¹⁰ décrite par Silguy faisait l'objet de toutes les critiques des négociants car elle était fort ancienne et mal entretenue.

Par la suite, le quai Silguy fut aménagé avec une grande et une petite cale.

L'aménagement des cales du quartier du port va permettre de communiquer entre le quai de la Midouze et la rue du Commerce¹¹. Depuis la place du Commerce ou du Port¹² et la rue du Commerce¹³, elles étaient toutes en dénivelé vers la rivière, afin de faciliter la descente des produits vers les navires.

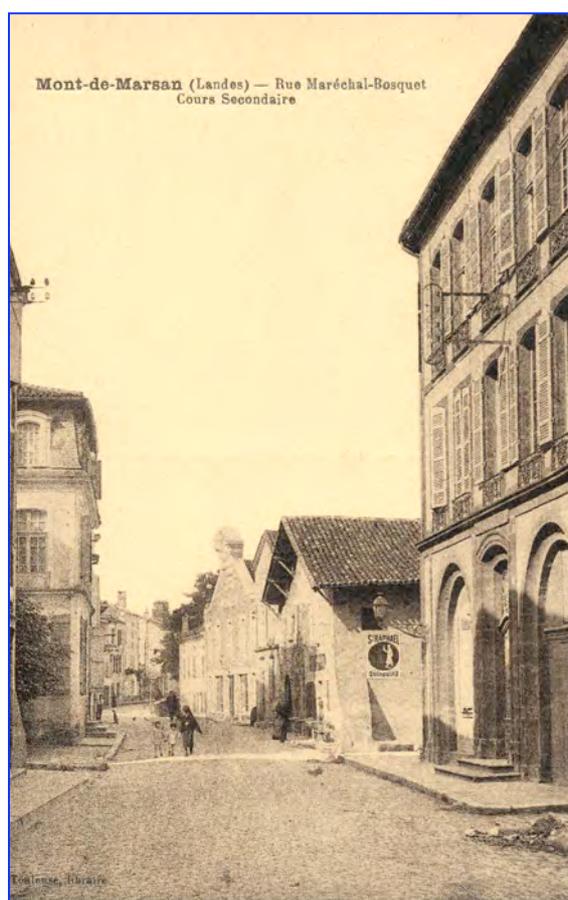
La plus grande des cinq cales est la « Cale des Chalands », dénommée « Grande Cale » jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle. Toutes ces cales vont avoir des appellations en lien avec le vocabulaire de la batellerie, de la navigation : cale du Commerce, de la Marine, de la Midouze, de la Batellerie.

Les entrepôts

Toutes ces cales étaient bordées de grands bâtiments, servant autrefois de lieu de stockage, de chais.

La particularité de ces bâtiments était de posséder des planchers en pente. Seul, aujourd'hui le bâtiment dit « la Maison Coluche¹⁴ » possède encore cette caractéristique, les autres ayant été remis à niveau. L'important immeuble bordant le côté est de la cale des Chalands¹⁵ était l'ancienne Maison Bié, avec des chais d'eaux-de-vie bordant le port.

D'autres bâtiments, essaimés dans la ville, servaient d'entrepôts notamment à Saint-Jean-d'Août, mais aussi le long du quai Silguy. En plein centre-ville on trouvait aussi un entrepôt à grains, actuel centre d'art contemporain Raymond-Farbos¹⁶, comme un chai à armagnac, actuel musée Dubalen¹⁷.



¹⁰ Actuelle cale de l'Abreuvoir.

¹¹ Actuelle rue du Maréchal-Bosquet.

¹² Actuelle place Joseph-Pancaut.

¹³ Actuelle rue du Maréchal-Bosquet.

¹⁴ 4, cale de la Marine.

¹⁵ 8, rue du Maréchal-Bosquet. Actuels Direction des Services Techniques Municipaux et Tribunal des Prud'hommes.

¹⁶ 3, rue Saint-Vincent-de-Paul.

¹⁷ Cf partie « *Mont-de-Marsan : de la ville place-forte à la ville-garnison* ».

La place Joseph-Pancaut

Elle s'appela d'abord « place du Port ». C'est en effet par cette place que se faisaient principalement l'entrée et la sortie des marchandises du port à l'époque de la batellerie montoise.

Elle s'est appelée ensuite la « place du Commerce », et ce nom s'inspirait des mêmes souvenirs que le précédent.

Les rues attenantes à la place et à la rue du Commerce servaient pour les habitations des familles des bateliers et des hommes travaillant sur le port comme par exemple la rue Batelière. Contrastant avec cet habitat ouvrier, des maisons bourgeoises, propriétés de riches négociants, furent construites autour de la place du Commerce.

■ LES MARCHÉS

Ils ont dit

Lou marcat dous broutics Roundèu	Le marché des broutes Rondeau
Arrepic	Petit dégourdi
Ent'arrise, mouns chers amics,	Pour rire, mes chers amis,
Ne-ts hessi do de sourti de la tute.	Ce n'est pas facile de sortir de la maison.
Ent'arrise, mouns chers	Pour rire, mes chers amic

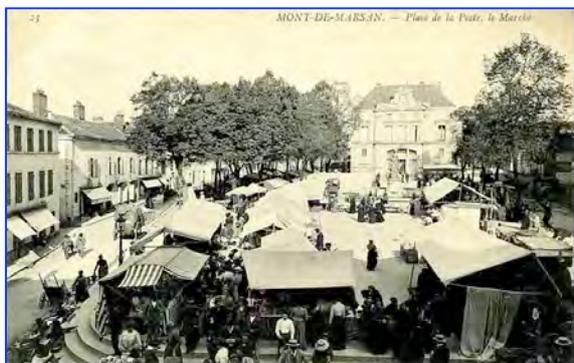
*Extrait d'une chanson gasconne du XIX^{ème} siècle
attribuée au montois Caillebar
Traduction de Claudine Gaye et Claude Dunouau*



Au début des années 1800, un chant écrit par un notaire ou un avocat montois, Caillebar, « *le marché des broutes* » était sur les lèvres de toute la Gascogne. Les marchés, depuis toujours des lieux d'échanges de marchandises mais aussi d'idées ont longtemps animé la vie sociale de la capitale landaise. C'étaient des lieux conviviaux appréciés des Montois, de par leur très forte intégration dans la vie locale, ce qui leur donnait un rôle réel d'animation et de vie. Ces foires et marchés se développèrent en même temps que le commerce prenait de l'essor.

Le marché communal

Il se tenait traditionnellement le mardi de chaque semaine.



Les Montois et les habitants des communes des environs de Mont-de-Marsan alimentaient le marché. Sur la commune de Mont-de-Marsan, au début du XVIII^{ème} siècle, le sol était travaillé avec soin et était couvert de cultures, d'arbres et de jardins. L'existence de jardins est depuis très longtemps attestée dans de nombreux

Ils ont dit

« C'est un des plus beaux marchés de France. »

Blaise de Montluc / Commentaires

documents car ils étaient source de conflits et de rapins : destruction de clôtures, vol de semences, de fruits... Quelques vignobles y poussaient. Et en 1886 on trouvait encore de la vigne sur Mont-de-Marsan car, comme nous le rapporte le

journal, « la foudre est tombée sur un échelas pointu [...] en dépouillant de toutes ses feuilles la vigne voisine. Fait bizarre : deux escargots, huchés sur l'échelas, n'ont pas été touchés ».

Certains villages avaient des spécialités de denrées. Dans les environs de Mont-de-Marsan on produisait du vin, des fruits, des bêtes à laine, du seigle...

En plus des produits des jardins, on trouvait en vente, les jours de marché à Mont-de-Marsan du beurre, de l'huile, des fromages...

Si beaucoup d'habitants parmi le peuple nourrissaient tout au long de l'année un ou deux cochons, l'essentiel de la consommation courante était tout de même le pain. Les représentations de cochon (celui de Saint-Antoine qui fut le premier patron des lieux) sur un bas-relief et sur la porte du XVII^{ème} siècle de l'église de Saint-Médard nous rappellent aussi que Mont-de-Marsan se trouvait dans une région où les nombreuses foires et marchés locaux aux porcs et porcelets traduisaient bien la tradition d'élevage porcin.

Le vin était, quant à lui, l'objet de beaucoup de sollicitude. Son prix élevé ne l'autorisait toutefois dans les maisons que les jours de fête. Il fournissait avant tout les caves des notables, les auberges et les cabarets où il était la boisson proposée.

Au XVIII^{ème} siècle le marché du mardi attirait la foule qui revenait en plus grand nombre lors des foires de janvier, Pâques, Pentecôte et de la Saint-Martin.

Le seigneur percevait un droit sur les marchandises dans les marchés et foires car l'entretien des lieux et la fourniture des poids et mesures lui incombait.



la suite on trouva d'autres tentatives comme celle de l'éducation de vers à soie¹⁹. La Société d'agriculture des Landes, dont le siège était à Mont-de-Marsan, a joué un rôle considérable dans l'amélioration des productions agricoles du département.

Le marché aux voleurs

Le jeudi Saint, la place Saint-Roch et les Allées Brouchet étaient noires de monde. Un marché d'objets en bois avait lieu place Saint-Roch.

Les paysans, métayers pour la plupart, venaient de tous les environs pour vendre des objets de leur fabrication : petits maillets, corbeilles à volailles, « *tapiots* » (piège à oiseaux), échelles

Ils ont dit

A Sen Toumas, tube lou porc
magre ou gras

A Saint-Thomas, tue ton cochon
maigre ou gras

Au XIX^{ème} siècle Les Landes et sa préfecture ont été une terre d'expérience¹⁸. Considéré comme une contrée « *semblable aux déserts d'Arabie ou d'Afrique* », le département accueille, sur l'initiative de ses préfets, des essais de culture d'arachides et d'élevage de chameaux et buffles. Expériences qui ne connurent qu'un succès très limité et éphémère... Par

Ils ont dit

Lou qui nou pane boy l'ibern,
cuye l'estiu
Ne beyt pas jamé lou boun Diu

Qui ne vole pas du bois l'hiver
et des citrouilles l'été
Ne voit jamais le bon Dieu

¹⁸ Louis Papy, « Les landes, terre d'expérience au temps du Premier Empire » in la *Revue Philomathique de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 1933.

¹⁹ Annales de la Société Economique d'Agriculture, Commerce, Arts et Manufactures du département des Landes, 1840 et 1862.

meunières, râtaux, cannes, pignes à pignons... On prétendait que tous ces objets étaient fabriqués avec du bois²⁰ « plus ou moins chapardé » aux propriétaires, d'où son nom de marché aux voleurs. Cela ne l'empêchait pas d'être fort prisé. Au début du XX^{ème} siècle, on a échos d'un marché à la criée s'ouvrant à son de trompe sur la place Saint-Roch.

■ L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER ET L'EXPLOITATION DU PIN

Après 1860 et l'implantation de la forêt des Landes, les activités liées au bois s'ajoutèrent à celles du port. Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle Mont-de-Marsan resta à l'écart de la révolution industrielle mais profita de "l'arbre d'or" : le pin.

Mais dès le début du XX^{ème} siècle cette activité ralentit puis disparut totalement.

Une nouvelle économie

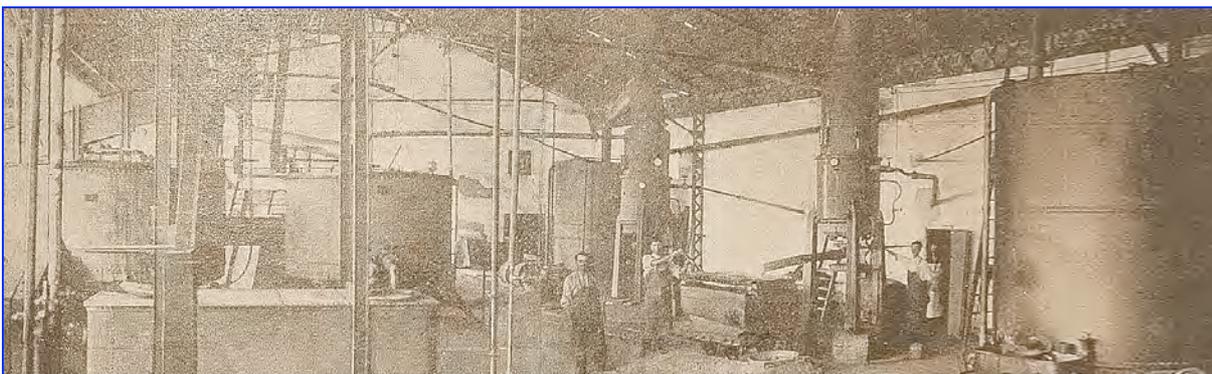
La plantation de la forêt sous Napoléon III a bouleversé l'économie landaise.

Progressivement, les bergers des quartiers ont abandonné leurs échasses et leurs troupeaux et sont devenus bûcherons ou gemmeurs. La résine, d'où étaient extraites l'essence de térébenthine et la colophane, a donné naissance à une micro-industrie rurale favorisée par le développement du chemin de fer.



Exposition au soleil des plateaux de colophanes

Par exemple, à Mont-de-Marsan, la famille Farbos possédait deux établissements²¹. L'un faisait le commerce du bois, du charbon et des produits métallurgiques, l'autre traitait la gemme pour la fabrication de ses composants : essence de térébenthine, colophane, brai et goudron.



Distillation de la gemme aux usines Veuve Joseph Farbos

L'entreprise des frères Dorian²² était connue, elle, pour construire des machines à vapeur, chaudière mais surtout l'outillage complet pour l'industrie des résineux ainsi que la

²⁰ Appelé « bois de clair de lune ».

²¹ Maison fondée dans les années 1850 par Alexandre Durou qui va s'associer par la suite avec Joseph Farbos.

²² Fondée en 1860. Située 18 à 24 boulevard de la République.

fabrication des appareils pour les dérivés de l'essence de térébenthine : alambic de distillation de la résine, appareil à distiller les griches, « montes-gemmes », presse pour la fabrication de pots à résine, débroussailleuses de forêt, scies, machines à vapeur...

La mise en place du réseau ferré dans les Landes et à Mont-de-Marsan

La réalisation des grandes lignes du réseau national commença au début du Second Empire, en application de la loi du 11 juin 1842. Elle fonda la base du dispositif juridique des chemins de fer en France.



Elle prévoyait la création de compagnies concessionnaires chargées de recruter du personnel et d'acquérir du matériel roulant sur des voies posées par elles. L'infrastructure était à la charge de l'Etat pour un tiers et des collectivités locales pour les deux tiers.

L'œuvre fut conduite dans notre région par la Compagnie du Midi qui fut créée par deux frères, Jacob et Isaac Pereire. La construction des lignes dites d'Etat ou grandes lignes confiées à cette compagnie s'échelonnèrent de 1850 à 1865.

Les deux lignes d'intérêt général de la Préfecture furent la ligne Morcenx / Mont-de-Marsan (ouverte au trafic en 1857) et Mont-de-Marsan / Tarbes via Aire-sur-l'Adour (ouverte au trafic en août 1859).

Les nécessités de l'exploitation de la forêt landaise

Lorsque les premières plantations de pins maritimes furent en âge d'être exploitées vers les années 1880, le transport des produits forestiers en augmentation régulière rendit indispensable la construction de nouvelles voies ferrées. Bénéficiant de l'appui de la Compagnie du Midi, plusieurs compagnies secondaires mirent en service plus de 400 kilomètres de voies ferrées d'intérêt local entre 1889 et 1914. La forêt landaise va alors être desservie par un ensemble cohérent de voies ferrées secondaires se ramifiant sur la grande artère Bordeaux / Bayonne. Le département des Landes va ainsi devenir, à la veille de la Première Guerre Mondiale, le département possédant le plus fort kilométrage de voie ferrée par habitant.

A partir de 1875, la Compagnie du Midi décida de soutenir la création d'un réseau affluent de voies ferrées secondaires placées en accotement ou non loin des routes agricoles. Ces concessions permirent de relier Mont-de-Marsan à Marmande en 1893.

Un réseau de lignes secondaires ou d'intérêt local fut concédé à diverses compagnies. Pour Mont-de-Marsan il s'agit :

1891	Saint-Sever - Mont-de-Marsan	17 km
1897	Mont-de-Marsan - Mézin (47)	79 km
1906	Mont-de-Marsan - Luxey	36,5 km

Mont-de-Marsan était le centre d'une étoile ferroviaire à six branches vers :

- Morcenx / Bordeaux
- Saint-Symphorien / Langon
- Marmande
- Nérac

- Aire-sur-l'Adour / Tarbes
- Saint-Sever

Rien d'étonnant à voir les quais noirs de monde et de marchandises...

■ QUELQUES MÉTIERS D'AUTREFOIS

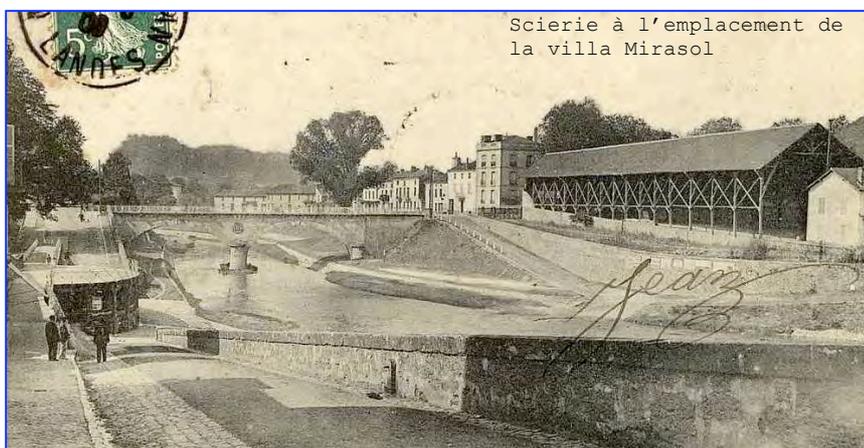
Avant l'arrivée du pin avec ses grandes fabriques et entreprises, on trouvait à Mont-de-Marsan des petits métiers et de l'artisanat. Avec l'essor économique, l'activité des artisans ne cessa de se développer dans les villes tout au long du Moyen Âge et même après. Dans les villes, les métiers se rassemblèrent par quartier.

Les femmes étaient : lavandières, brodeuses, couturières, domestiques, nourrices, repasseuses, porteuses d'eau, marchandes d'allumettes...

Les hommes travaillaient à des tâches plus dures, ils étaient : maçons, menuisiers, sandaliers, tonneliers, vanniers, maréchaux-ferrants, commerçants, marchands de grains, minotiers, épiciers, tailleurs, selliers, cafetiers, marchands de cycles, libraires, imprimeurs...

Au XIX^{ème} siècle les Montois travaillaient aussi dans des fabriques de draps, couvertures et toiles à voiles, dans les tanneries, au haut-fourneau, à la fonderie de fonte, à la scierie mécanique, à la fabrique d'huile de résine...

Les enfants aussi travaillaient, pour la plupart dès leur sortie de l'école à 12 ans, quand ce n'était pas plus tôt pour certains. Toutefois, les Préfets réglementèrent leur présence dans les ateliers et les usines. Edouard Ferré, préfet des Landes, signa celui-ci en novembre 1899 :



Scierie à l'emplacement de la villa Mirasol

« Les enfants de l'un et l'autre des deux sexes âgés de moins de 16 ans ne peuvent être employés à un travail effectif de plus de 10h par jour. Les jeunes ouvrières et ouvriers de 16 à 18 ans ne peuvent être employés à un travail effectif de plus de 60h par semaine, sans que le travail journalier ne puisse excéder 11h ».

Le commerce à Mont-de-Marsan n'était pas libre de tout contrôle et par exemple en 1886 le maire, M. Pazat, demanda aux bouchers d'afficher le tarif des viandes et de pouvoir fournir, sur demande, un bulletin détaillé des viandes vendues.

Le 7 juillet 1894 fut créée la Chambre de Commerce des Landes qui a toujours son siège à Mont-de-Marsan.

■ LA CONSERVERIE DE LUXE

Très tôt Mont-de-Marsan s'est spécialisée dans la conserve de luxe, en particulier des foies gras. Produit phare du sud-ouest, le foie gras appartient à la tradition gastronomique Landaise.

Les établissements Léopold Leymarie



Entreprise Leymarie

ont été fondés en 1890 à Hagetmau puis transférés par la suite à Mont-de-Marsan, point plus central, donnant plus de facilités pour les achats, les expéditions et le recrutement du personnel.

Spécialisée dans la fabrication des conserves de foies gras de tous genres et sous toutes ses formes, ainsi que dans celles de tous les autres produits provenant des oies grasses et des canards gras, cette Maison ne mettait en œuvre que des produits achetés directement aux producteurs de la région.

C'est en 1919 que Léon Durocher installa à Mont-de-Marsan sa fabrique de pâtés de foie gras et de conserves. Celui qui fut pendant plus de trente ans le cuisinier traiteur chargé des banquets de la Présidence de la République va jouir d'une réputation internationale dans la fabrique de conserve de luxe, notamment de « foie gras truffé sans graisse ».



■ AIR BLEU : UNE COMPAGNIE D'AVIATION POSTALE A MONT-DE-MARSAN

En 1935, Didier Daurat créa un réseau intérieur de transport postal en France. La compagnie d'« aviation postale rapide et économique » Air Bleu fut ainsi mise en place mais peu de courrier fut transporté en raison d'une surtaxe aérienne dissuasive. Celle-ci fut supprimée en 1937 lorsque l'Etat devint majoritaire de la société. De nouvelles lignes furent ouvertes en juillet 1937 dont le nouveau réseau : Paris/Bordeaux/Mont-de-Marsan/Pau.

Puis, la première ligne postale de nuit fut inaugurée le 10 mai 1939 sur la ligne Paris/Bordeaux/Mont-de-Marsan/Pau sur l'avion Caudron Goéland.

Par la suite, Air Bleu sera intégré à Air France.



Lettre de la première liaison aérienne de



Boîte aux lettres
Air Bleu, 1935
© Musée de La Poste de

Zoom sur ...

GABARRE, GABARE OU GALUPE ?

Gabarre

« *Espec de nasselles ou bateau* » (Trésor de la langue française de Jean Nicot, 1606). Terme d'ancien français utilisé jusqu'au XVII^{ème} siècle pour désigner une gabare.

Gabare

« *Nom d'un petit bâtiment large et plat, dont on se sert pour remonter les rivières. On nomme encore Gabare, une espèce de bateau propre à transporter les cargaisons des navires. Les gabares vont à voiles et à rames.* » (Dictionnaire de L'Académie française 4^{ème} édition, 1762).

« *Embarcation plate et pontée qui sert, sur les rivières et dans les ports, à transporter des marchandises, à charger ou à décharger les navires* » (Trésor de la langue française).

Galupe

La galupe est une ancienne gabarre landaise. Elle fut, avec les chalibardons, les grands bateaux de transport de l'Adour.

Elle était dérivée, comme le chalibardon des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles ainsi que la tilhole et le dragueur, du chaland monoxyle puis polyxyle de l'Adour. Elle empruntait cependant la construction à clins de ses flancs à la technologie du courau. Elle était donc le résultat d'un métissage.

Construite en chêne, elle mesurait entre 10 et 24 mètres de long sur 4 à 5 m de large, pesait de 15 à 20 tonnes et emportait jusqu'à 70 tonnes de marchandises.

C'était une barque à fond plat, à l'arrière carré et relevé, à l'avant pointu et relevé également pour accoster sur les cales. L'arrière ponté offrait un abri (*l'escapuchote*) de fortune et portait un long aviron de queue. Les plus grandes galupes étaient équipées de bancs fixes (les *tostes*), utiles pour les manœuvres.



De faible tirant d'eau et démunies de quille et de gouvernail, elle descendait la rivière en s'aidant du courant. La descente en trois jours de la Midouze et de l'Adour depuis Mont-de-Marsan, facile et peu onéreuse, s'effectuait via Tartas et Dax jusqu'au port de Bayonne. La remontée était plus compliquée : tirée « à cordelle » depuis le chemin de halage par des bœufs, la gabarre exigeait parfois d'énormes avirons. La propulsion se faisait donc par halage, avirons et plus rarement par la voile.

La galupe disparaît au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle.

