

# Saint-Jean-de-Luz au début de la Restauration, en 1818, entre marasme et espoir



Dominique Robin\*

*En 1818, Leremboure, ancien maire, écrit une "notice sur Saint-Jean-de-Luz" pour sortir sa ville du malheur. L'économie locale est sinistrée. La population s'est réduite et la pêche de la morue se meurt. Leremboure propose de promouvoir la pêche côtière, et de faire de sa ville un port militaire. La survie se fera mais l'ambition ne se réalisera pas.*

*Mots Clés: Saint-Jean-de-Luz. Terre Neuve. Sardine. Rade. Port militaire.*

*1818an, Leremboure, Donibane Lohizuneko alkate ohiak "Donibane Lohizuneri buruzko abisu" bat idazten du hiria zorigaitzetik ateratzeko asmotan. Bertako ekonomiak erreka jo du. Biztanleria urritu da eta bakailao arrantza hiltzen ari da. Lerembourek kostako arrantza bultzatzea proposatzen du, bai eta hiria portu militarra bilakatzea ere. Hiriak bizirik iraungo du, baina haren nahia ez da beteko.*

*Giltza-Hitzak: Donibane Lohizune. Tenua. Sardina. Badia. Portu militarra.*

*En 1818, Leremboure, antiguo alcalde de San Juan de Luz, escribe una "noticia sobre San Juan de Luz" para sacar la villa de la desgracia. La economía local esta hundida. La población se ha reducido y la pesca del bacalao se muere. Leremboure propone promover la pesca costera, y hacer de su ciudad un puerto militar. Se hará la supervivencia, pero la ambición no se realizará.*

*Palabras Clave: San Juan de Luz. Terranova. Sardina. Rada. Puerto militar.*

---

\* Residence Nathalie. 1, rue Jean-Paul Sartre. F-64000 Pau. dom-robin@wanadoo.frfr.

## **“SAINT-JEAN-DE-LUZ AU DÉBUT DE LA RESTAURATION, EN 1818, ENTRE MARASME ET ESPOIR”**

Notre propos est tiré en particulier d'une "Notice sur Saint-Jean-de-Luz" écrite en 1818 par Salvador - Paul Leremboire, qui a été maire de Saint-Jean-de-Luz de 1803 à 1808.

Cette notice a pour origine les assauts de l'océan qui ont, une fois de plus, noyé des quartiers entiers de Saint-Jean-de-Luz:

“Dans la nuit du 7 au 8 décembre, la mer agitée par un violente tempête sur la côte de Saint-Jean-de-Luz, franchit ses bords, passa par dessus le mur de garantie, y fit plusieurs brèches et se répandit dans la ville. La consternation fut grande, et quelques particuliers dont les maisons ont eu les fondations affouillées par les vagues, ont été obligés de les abandonner”.

Le lendemain des ravages causés sur la ville, Salvador Paul Leremboire décide, tant il est outré par ces événements, d'écrire une notice sur la ville. De fait, celle-ci paraît en février 1818, soit à peine deux mois après. Son dessein n'est pas de faire une chronique météorologique; bien plus que cela, sa démarche est très moderne, car il entend s'appuyer sur les leçons du passé pour construire un avenir meilleur: il s'agit de faire comprendre à ses concitoyens, et aux plus hautes autorités, que Saint-Jean-de-Luz peut, et doit, recouvrer, en s'appuyant sur la connaissance de son passé glorieux, un lustre qu'elle n'aurait jamais dû abandonner:

“On ne connaît pas l'importance que cette ville a eue autrefois dans le commerce, les causes de sa prospérité, de sa décadence et ce que l'on peut faire, soit pour donner aux restes de sa population quelques moyens d'existence, soit pour en former, dans des tems plus prospères, un port de la plus grande utilité pour l'Etat. C'est le motif et le but de cet écrit”.

Il faut dire que la situation de ce qui a été incontestablement le plus grand port basque du Labourd pendant plusieurs siècles ne laisse pas alors d'inquiéter.

### **1. Les visages de la décadence de Saint-Jean-de-Luz Ciboure**

Ils se traduisent d'abord d'une manière concrète à travers l'état de ses bâtiments; le paysage urbain témoigne uniquement de splendeurs qui n'ont plus cours sous la Restauration.

### **UN PAYSAGE QUI TÉMOIGNE DES SPLENDEURS PASSÉES**

La description de ce paysage urbain ne vient pas de la brochure de Leremboire mais d'un manuscrit du XIX<sup>e</sup> siècle, les "notes sur le pays de Labourd" qu'on trouve aux Archives de Bayonne:

“A Urrugne, autour de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure on voit des maisons élevées, spacieuses, avec de grandes cuisines de vastes salles. Ces maisons sont habitées par de pauvres métayers et on se demande si c’est pour eux qu’elles ont été construites. Non vraiment ces maisons ont été élevées par nos anciens marins ou par nos indiens. A mesure que dans leurs voyages des horizons nouveaux se déroulaient à leurs yeux, leur intelligence se lançait dans un courant d’idées nouvelles, et à mesure que leur fortune grandissait leur esprit progressait dans la même proportion. Aussi quand ce besoin de jouir de leur bien être au lieu qui les avait vu naître se faisait pressant assez vivement pour les faire revenir au village, ils se sentaient à l’étroit dans le petit logis de leurs pères, leur imagination rêvait des constructions plus amples et leur on opérait leur transformation désirées. Mais hélas! l’on partait pour ne plus revenir et après une ou deux générations ces maisons, objets de tant de préférences passaient en des mains étrangères et finissaient par devenir les demeures d’humbles colons”<sup>1</sup>.

La richesse de Saint-Jean-de-Luz s’est toujours appuyée sur la pêche; c’est le déclin de cette même pêche qui est à l’origine de la situation calamiteuse de la cité.

## ACTIVITÉ MARITIME: UN DÉCLIN CONTINU

La décadence est déjà sérieusement engagée dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, soit plus de 100 ans avant le document de Leremboure. Par exemple, les navires baleiniers sont passés de 40 vaisseaux au XVII<sup>e</sup> siècle à seulement 10 dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Leremboure donne une statistique, qui se veut précise, des navires baleiniers armés à Saint-Jean-de-Luz de 1730 à 1744, statistique qui confirme cette décadence:

“Voici le tableau des armemens faits à Saint-Jean-de-Luz, de 1730 à 1744 inclusivement. En 1730: 25 navires; 1731: 20; 1732: 22; 1733: 20; 1734: 16; 1735: 14; 1736: 12; 1737: 11; 1738: 11; 1739: 10; 1740: 7; 1741: 7; 1742: 5; 1743: 5; 1744: 4. De 1750 à 1755, chacune des trois premières années l’on fit quatre expéditions. La quatrième année, aucune; la cinquième, trois. Bayonne en fit une en 1754, et Saint Sébastien une autre en 1755, pour le fleuve Saint Laurent”<sup>2</sup>.

Mais la puissance des armateurs s’appuie sur l’activité combinée de la chasse à la baleine et de *la pêche de la morue*. Cette dernière pêche, même si cela est moins accentué que pour la baleine, est aussi sur son déclin. Ainsi, une première source contemporaine au XVIII<sup>e</sup> siècle, qui date de 1707 montre qu’on est loin des 80 navires (morutiers et baleiniers compris) qui mouillaient dans le port de Saint-Jean-de-Luz Ciboure à l’époque de Colbert; il s’agit d’un “*Mémoire sur le commerce de la marine de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure*” qui ne comptabilise que les navires allant à la pêche de la morue:

---

1. MSS 94/3: Notes sur le pays de Labourd, XIX<sup>e</sup> siècle.

2. ADPA U 947/7, Note de la page 10. Voir aussi les annexes statistiques, très complètes, de Thierry DU PASQUIER “Les baleiniers basques”, Editions SPM, 2000.

“les négociants de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure ne font point d’autre commerce que d’envoyer en terre-neuve à la pèche des morues seiche 25 bastiments du port de cent thonneaux, jusqu’à deux cens<sup>3</sup>”.

Les années qui font immédiatement suite au traité d’Utrecht, signé en 1713, sont un moment où, dans le cadre d’une reprise générale des affaires dans la France maritime, il y a eu un renouveau des activités de pêche à Saint-Jean-de-Luz. Laurier Turgeon en a témoigné par ses propres pointages:

“(…) 30 à 37 navires armés à Saint-Jean-de-Luz et Ciboure de 1713 à 1717<sup>4</sup>”

Cette embellie se poursuit jusqu’en 1720: de 1717 à 1720, il y a 28, 22, 24 et un pic, pour l’année 1720, de 36 navires.

Mais, peu après, il y a eu, de nouveau dans le mauvais sens, un véritable retournement de conjoncture:

“Les records de 35 et 36 armements des années 1713 et 1720 tombent à 15 et 16 pendant les meilleures années de l’entre-deux guerres<sup>5</sup>”.

Les chiffres de Lemasson du Parc, inspecteur des pêches contemporain aux faits, confirme cet ordre de grandeur. Arrivé à Saint-Jean-de-Luz en 1727, il constate la présence d’une petite vingtaine de morutier à Saint-Jean-de-Luz:

“il a esté expédié cette année au bureau des classes vingt trois batimens pour faire la pesche de la morüe, du port de cinquante jusques à deux cens tonneaux<sup>6</sup>”

Mais pour les années qui suivent, surtout entre 1727 et 1742, le nombre de morutiers au départ vers Terre-Neuve se situe autour de chiffres beaucoup plus modestes, de l’ordre de 10 navires et même moins. A la fin de la guerre de Succession d’Autriche, on ne peut même plus parler de pêche, et la reprise après 1748, fin de la guerre, reste modeste; tout cela pour arriver finalement autour d’une grosse dizaine de navires en 1756, juste avant la guerre de Sept Ans. D’une manière globale, les armements déclinent de 40 à 50 % de 1713 à 1758<sup>7</sup>.

---

3. ARCH. MUNIC. SAINT-JEAN-DE-LUZ, EE.2/7, 20 août 1707.

4. Laurier TURGEON, “*Les échanges franco-canadiens, 1713-1758: Bayonne, les ports basques et Louisbourg, île royale*”, 1977, T. 1, p. 21.

5. Laurier TURGEON, op. cit, T. 1, p. 34.

6. ARCH.NAT. MARINE, C5/23, 9/8/1727.

7. Laurier TURGEON, op. cit. T. 1, p. 21. Pour être complet sur le sujet, voir Laurier Turgeon, T. 2, Graphique 6.

Les lendemains de la guerre de Sept Ans sont difficiles et n'arrivent pas vraiment à enrayer la tendance au déclin de la pêche de la morue<sup>8</sup>, désormais la seule pêche pratiquée depuis la quasi disparition de celle de la baleine. La morosité est à l'ordre du jour; le port semble s'installer dans une médiocrité durable autour de 14 à 15 armements pour la morue, c'est un niveau vraiment consternant, surtout pour une période de paix mais ce n'est pas pire que dans les années 1750 (DOC. 1).

Qu'en est-il de l'évolution des effectifs? C'est peut-être là que la dégradation est vraiment sensible à partir des années 1760. Qu'observe-t-on? (DOC. 2). On se trouve devant les mêmes conclusions: la comparaison avec les années fastes précédant les années 1720 souligne davantage les carences des années suivantes. Mais, là aussi, les années 1760 sont comparables aux années 1750. Cependant, chose nouvelle, on observe une lente décline à partir de 1765.

Ce phénomène n'a pas échappé au Maréchal de Castries lorsqu'il affirme qu'en 1765 "*Saint-Jean-de-Luz a employé à la pêche de la morue sèche, 14 bâtiments avec 576 hommes d'équipages (...) Il y avait en 1773 plus de bâtiments et moins d'hommes*"<sup>9</sup>.

Comment expliquer ce dernier phénomène, essentiel pour un ministre soucieux d'assurer la relève en hommes dans les navires de la Royale?

L'armement peut apporter quelques explications à travers les types de navires. Les navires diffèrent en effet selon les destinations et les types de pêches de la morue. Il y a trois destinations, Terre-Neuve avec en priorité le site de Portchoix, Saint-Pierre-et-Miquelon et le Grand Banc. Terre-Neuve est spécialisé dans la morue sèche, tandis que les deux autres sites concernent la morue verte. Or la destination la plus prisée des armements est incontestablement celle de Saint-Pierre-et-Miquelon: de 1769 à 1776 c'est cette dernière destination qui l'emporte.

Il y a bien une reprise due aux effets de la franchise attribuée par les lettres patentes du 4 juillet 1784: la pêche de la morue reprend (DOC. 3) mais avec le seul site de Saint-Pierre-et-Miquelon à être exploitable ("*deux points presque imperceptibles même sur la carte*" selon Leremboure), on ne revient jamais à l'époque du XVII<sup>e</sup> siècle ou du début du XVIII<sup>e</sup> siècle.

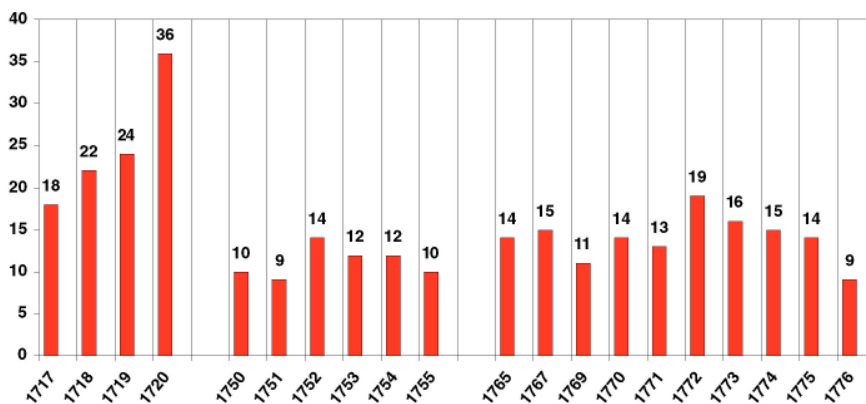
Si embellie il y a à la veille de la Révolution de 1789 c'est surtout grâce à l'armement pour le cabotage dont les ports de Saint-Jean-de-Luz est de Ciboure se font désormais une spécialité, surtout pour le compte de Bayonne en direction de l'Espagne (DOC. 4).

---

8. Pour toute cette période voir aussi: Dominique ROBIN, "Histoire des pêcheurs basques au XVIII<sup>e</sup> siècle, Saint-Jean-de-Luz, Bayonne et Biarritz" Editions Elkarlanean, 2001.

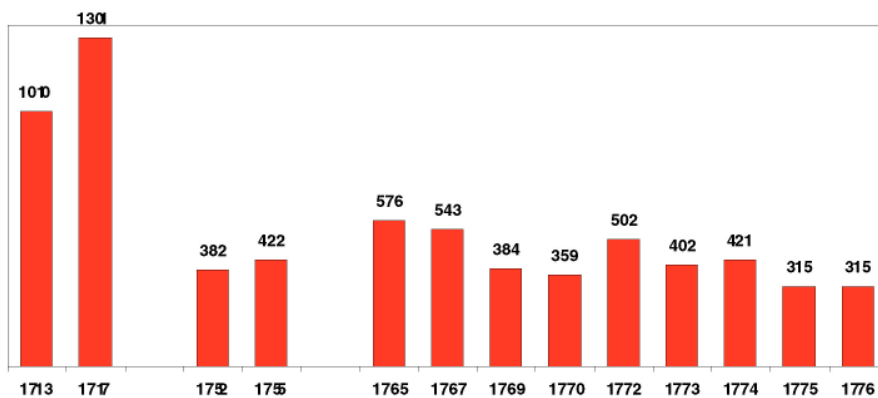
9. ARCH.NAT. F/12/1837, 12 août 1786.

**Saint-Jean-de-Luz, Ciboure: Rôles d'armement,  
armements pour la pêche de la morue (1717-1776)**



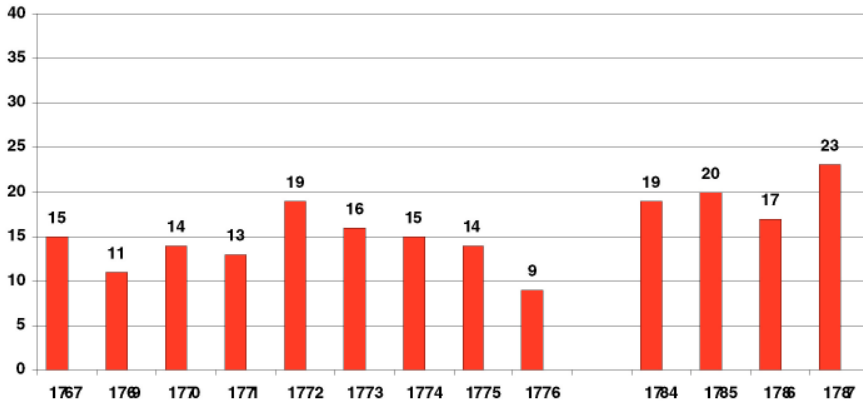
(Doc. 1)

**Saint-Jean-de-Luz, Ciboure: Rôles d'armement,  
nombre de marins formant les équipages morutiers (1713-1776)**



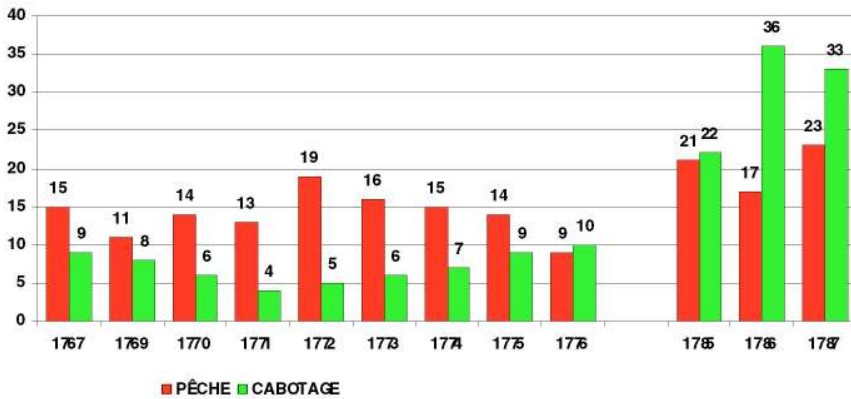
(Doc. 2)

**Saint-Jean-de-Luz, Ciboure: Rôles d'armement,  
armements pour la pêche de la morue (1767-1787)**



(Doc. 3)

**Saint-Jean-de-Luz, Ciboure: Rôles d'armement,  
activités des bateaux**



(Doc. 4)

Mais la Révolution, qui supprime tous les privilèges du Pays Basque et les guerres napoléoniennes portent un coup fatal aux activités, toutes basées sur la mer, de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure. L'exode de la majeure partie de la population, déjà fortement engagée au XVIII<sup>e</sup> siècle, ne cesse pas durant cette époque néfaste. Selon l'auteur d'un manuscrit<sup>10</sup> datant du XIX<sup>e</sup> siècle,

“à l'époque de la révolution son commerce était déjà chancelant depuis longtemps; l'abolition des privilèges du Labourt lui porta le dernier coup. Depuis, la situation de Saint-Jean-de-Luz a toujours empiré. Ses plus riches habitants ont quitté le pays, et beaucoup de ses maisons, faute d'être occupées, tombent en ruines. Un ennemi plus redoutable encore est venu conspirer contre cette ville déchue. La mer qui a déjà rompu maintes et maintes fois les digues qu'on lui avait apposées, menace à chaque instant de l'engloutir, et des ruines d'habitations dont en apparaît aujourd'hui les vestiges dans le sable, attestent combien elle a déjà reculé les bornes de son empire”.

## **2. La gravité de la situation au XIX<sup>e</sup> siècle**

### **L'ÉCONOMIE EST MORTE**

La situation est devenue calamiteuse, non seulement pour Saint-Jean-de-Luz mais pour toute la région y compris pour Bayonne, on le voit dans un “mémoire sur le commerce de Bayonne”:

“Chapitre 2° ETAT ACTUEL.

Section 1° Productions territoriales

L'agriculture a beaucoup souffert par la privation des hommes et des bestiaux, qui en ont été distraites pour les services de la guerre.

Plusieurs communes de l'extrême frontière ont aussi été dévastées par les incursions de l'ennemi, et par les déplacements d'un internat forcé.

Section 3° Commerce industriel

Tous les commerces industriels ont été presque entièrement abandonnés ou suspendus, par les interruptions que la guerre entraîne, par la privation des sommes très considérables que les espagnols doivent habituellement à la place de Bayonne, par les disproportions et les incertitudes des valeurs, et enfin par les réquisitions, les taxes arbitraires, les vexations, et la terreur ouvertement dirigée contre les commerçans”<sup>11</sup>.

---

10. MSS 94/12: notes sur Saint-Jean-de-Luz.

11. “Mémoire sur le commerce de Bayonne et celui du district, Observation générale et préliminaire”, Chambre de Commerce de Bayonne, B/29/17, 5 Brumaire an IV.



Il n'y a pas que la guerre à paralyser le commerce local: Serviez, préfet des Basses Pyrénées, écrit en 1802:

“Bayonne, chef-lieu du quatrième arrondissement (...) Cette ville avait un commerce très florissant lorsque des privilèges particuliers lui donnaient la franchise. Le Régime des douanes y ayant été introduit le commerce y tomba presque entièrement. Le port ayant recouvré ses franchises en 1784, cette mesure eut le plus prompt effet et lui redonna toute sa prospérité jusqu'en 1791 qu'elle fut de nouveau soumise au régime des douanes”<sup>12</sup>.

## LA POPULATION EST RÉDUITE À SA PLUS SIMPLE EXPRESSION

Leremboire consacre dans son ouvrage tout un chapitre sur cette question, intitulé “Population de Saint-Jean-de-Luz en 1730 et 1755, comparée avec sa population actuelle”:

“On aura, à la fois, l'idée de la prospérité passée de Saint-Jean-de-Luz et de sa décadence actuelle, par le relevé de sa population, déjà commencée à diminuer en 1730. Le recensement de cette année là, la porte à 9.500 habitants: celui de 1755, à 3.367; diminution 6.133. Cette diminution est effrayante. Le recensement du 31 décembre 1768, est de 2 498 habitants. C'est à peu près le nombre qui en existe aujourd'hui, mais il eût été moindre sans l'agrégation de plusieurs familles de Handaye, qui sont venues s'établir à Saint-Jean-de-Luz après la destruction de leur village”. *Leremboire fait ici allusion aux guerres napoléoniennes.*

L'habitat est à la mesure de cette décadence:

“Le nombre des maisons en 1768 était de 662. Il était encore en 1790 de 600, dont un grand nombre inoccupées. Il est aujourd'hui de 450, et il y en a plusieurs de vuides”.

La situation de Ciboure, où le chanoine Haristoy fut curé de 1887 à sa mort en 1901, est à l'image de celle de Saint-Jean-de-Luz:

“Siboure est séparé de Saint-Jean-de-Luz par la Nivelle. La population de ce bourg éprouva, aux mêmes époques, une diminution proportionnelle encore plus forte. Elle était en 1730 de 3 500 habitants; en 1755 de 1781; diminution 1719. Elle est aujourd'hui de 1700 à 1800 individus”.

Un Mémoire de 1784 pour la ville de Saint-Jean-de-Luz en mesure les conséquences qui fait en particulier de Saint Sébastien, le grand bénéficiaire de cette évolution:

“En 1732, Saint-Jean-de-Luz et Siboure contenaient encore quatorze mille habitants. Cinquante ou soixante navires remplissaient leurs ports. Depuis cette époque la dépopulation et l'extinction du commerce ont fait des progrès si rapi-

---

12. MSS 94/36: statistiques du département des Basses-Pyrénées.

des qu'ils sont presque incroyables. Le dernier dénombrement ne porte la population de ces deux paroisses qu'à quatre mille âmes; leurs armements sont réduits à quatre petits batiments pour la pêche de la morue aux isles Saint-Pierre-et-Miquelon et à port à choix (...) Saint Sébastien qui s'élevait sur les ruines de Saint-Jean-de-Luz, leur offrit les mêmes franchises dont ils jouissaient autrefois".

## **LE XIX<sup>e</sup> SIÈCLE EST DEVENU POUR SAINT-JEAN-DE-LUZ LE MONDE DES EXPÉDIENTS**

Les Anglais, qui dominent les océans, (et la bataille de Trafalgar n'a pas arrangé la situation), font subir à toute la côte atlantique, depuis les guerres révolutionnaires, un blocus sévère. Il n'y a donc plus de pêche basque à Terre-Neuve. La seule solution pour les marins de Saint-Jean-de-Luz, de Ciboure mais aussi de Bayonne, guère mieux lotis, se situe désormais dans l'armement en course. C'est ce qu'observe en 1797 Chrétien Auguste Fisher, en voyage dans la région:

"L'armement en Course. Depuis la cessation actuelle du commerce, les négocians de Bayonne ont employé une grande partie de leurs fonds à faire des armemens.

On compte en ce moment, mai 1797, neuf corsaires équipés par des actionnaires qui font la course avec beaucoup de succès. On prit le mois passé un grand bâtiment anglais, qui chargé de morue et de marchandises de fabriques allait de Liverpool à Oporto.

On a envoyé la morue et les marchandises anglaises en contre bande à Bilbao, où ces deux articles sont très recherchés, et l'on en a retiré un gain énorme"<sup>13</sup>.

Mais il s'agit ici de solutions de fortune. Ces exploits n'ont jamais entretenu d'une manière durable et profonde l'activité économique d'une région et n'empêchent pas sous d'autres cieux plus favorables.

Le même goût des solutions de fortune s'étend sur terre où on retrouve, dans un document venant des Archives de Bayonne, les méthodes de corsaires employées par les Basques de Saint-Jean-de-Luz lors du passage des troupes de Wellington à la poursuite des troupes françaises refluant d'Espagne:

"Tout en regrettant leur ancienne prospérité, les habitans de Saint-Jean-de-Luz ont la philosophie de ne pas s'en affliger, et en cela ils ont conservé le caractère Basque dans toute sa plénitude. Lors du passage des armées françaises en Espagne et surtout pendant le séjour des anglais dans le pays en 1814, ils se trouvèrent en position de gagner beaucoup d'argent, et on peut dire qu'ils

---

13. ARCH. MUNIC. BAYONNE, MSS 325, F° 1, CHRETIEN-AUGUSTE FISHER, "Extrait du voyage de France en Espagne", mai 1797.

profitèrent bien du moment, car tout se vendit au poids de l'or, et il n'y eut point de famille qui ne s'engraissât de la dépouille des soldats de Wellington. Cette aisance disparut en aussi peu de temps qu'elle était venue. Deux ans après tout était mangé, dans la vraie acception du mot, c'est-à-dire dépensé comme la légitime de l'enfant prodigue, en festins et divertissemens. Redevenus aujourd'hui aussi misérables qu'auparavant, ils attendent une nouvelle occasion de s'enrichir pour se ruiner encore de même"<sup>14</sup>.

### 3. Leremboure propose des solutions de rechange

Le mérite de Leremboure est d'avoir compris qu'il était vain de résister aux évolutions inéluctables de son temps; pour lui, l'émigration, la révolte contre un destin contraire, et encore plus l'apathie, masquent la nécessité pour Saint-Jean-de-Luz de réagir et de réfléchir sur un nouvel avenir digne de son passé. C'est là qu'il intervient en 1818 avec ses solutions pour sortir la ville de son marasme ambiant.

1. Première priorité, il faut redonner à la ville de Saint-Jean-de-Luz ses moyens d'existence.

C'est la priorité des priorités. Il ne s'agit pas encore là d'ambitions mais tout simplement de survie. Saint-Jean-de-Luz n'a qu'un savoir faire, celui de la pêche. Mais Leremboure a compris que la page de l'aventure de la pêche au grand large doit être vite tournée. Certes, on a cru, en 1814 encore, que la fin de l'aventure napoléonienne pouvait être pour les Basques une opportunité pour le retour aux activités traditionnelles de la pêche hauturière de la morue à Terre-Neuve. Les Anglais ne sont plus, en effet, en état de guerre contre la France. Le retour des Bourbons, avec celui de Louis XVIII, frère de Louis XVI, se fait dans la paix en 1814, avec l'exil de Napoléon à l'île d'Elbe. Ainsi, un négociant entreprend d'armer à Saint-Jean-de-Luz des navires pour Terre-Neuve:

“Dès le retour de Sa Majesté, un négociant, M. Raimond Saint-Jean, mû par l'amour de son pays, voulant occuper un grand nombre de marins, arma six bâtimens, et, pour donner à son expédition un développement jusqu'alors sans exemple, il fit des établissemens considérables à Saint-Pierre-et-Miquelon où il envoya, de plus, quarante petites embarcations de pêche”.

Mais le retour de Napoléon compromet totalement la campagne de pêche de 1815 car la France est de nouveau en guerre contre l'Angleterre qui n'accepte pas ce retour:

“Les événemens du 30 mars détruisirent ses espérances [de Raimond Saint-Jean] et celles de ses concitoyens. L'expédition ne pût mettre en mer, et de fortes pertes furent le seul et triste fruit de ses sentimens patriotiques”.

---

14. MSS 94/12: notes sur Saint-Jean-de-Luz.

Le retour définitif des Bourbons ne restaure pas pour autant la richesse du littoral basque:

“Il ne se rebuta pas. L'année suivante, il fit les mêmes armemens, mais ils furent contrariés par le gros tems, et la pêche fut mauvaise. Il eût été d'autant plus à désirer que M. Saint-Jean eût réussi, qu'il employait plus de deux cents marins, dont les familles ne peuvent vivre que du produit de l'état de leurs chefs et de leurs enfans navigateurs”.

Il aurait fallu pour Raimond Saint-Jean beaucoup de chance. De toute façon, le mal est trop ancien ainsi que la misère; l'expérience d'une nouvelle pêche hauturière repose désormais sur des bases trop fragiles pour être rentable. Saint-Jean-de-Luz n'a pas de finances solides et ne peut s'appuyer, comme avant, sur le financement des négociants de Bayonne dont la situation n'est guère meilleure et surtout la perte de Terre-Neuve ne laisse aux Basques que Saint-Pierre-et-Miquelon, c'est trop peu pour maintenir une activité durable.

*Reste la pêche côtière*, et en particulier celle de la sardine, si longtemps méprisée par les négociants armateurs de la ville. L'urgence ainsi que l'extinction de toutes les dynasties d'armateurs parties sous d'autres cieux rend, enfin, *aux yeux de Leremboire l'expérience possible*. Leremboire fait du commerce de la sardine la panacée qui fera sortir toute la communauté de son dénuement:

“Ce moyen, la nature prévoyante et qui semble en diversifier ses dons, que pour resserrer, par des besoins réciproques, les nœuds qui doivent lier les sociétés humaines, l'avait fourni à un peuple auquel elle n'avait donné que d'une main avare, les productions du sol qu'il devait occuper. C'était la sardine”.

*Cette pêche a été longtemps contrariée*. Leremboire, proche du milieu des armateurs, explique le retard de l'exploitation de la sardine par les politiques désastreuses de l'Etat et non par l'entêtement des armateurs locaux à refuser cette activité jugée dégradante:

“Ce poisson se trouvait, en grande abondance sur ses côtes, mais des arrangements politiques entre la France et l'Espagne partagèrent les Basques, et la partie qui reconnut, pour ses souverains, les Rois de France, fut privée, par ce fait, d'un grand moyen de subsistance et de commerce, parce que la sardine affecte les côtes de la Biscaye espagnole, et point celle de la Biscaye française”.

Leremboire donne ensuite les véritables raisons de ces “arrangements politiques” entre les deux monarchies. Elles résultent de la pression des pêcheurs bretons qui avaient, depuis le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, le monopole national de la commercialisation et de la fabrication de la sardine pressée. C'est sous la menace des pêcheurs bretons que la monarchie française interdit, par l'arrêt du 24 août 1748, l'introduction de sardines de pêche étrangère, privant ainsi les Basques du Labourd d'une source de richesse pourtant indispensable avec le déclin des activités traditionnelles:

“Le propre du commerce est de se procurer des débouchés, d’étendre ses rapports. Celui de la ci-devant Bretagne crut que, s’il parvenait à écartier la concurrence des habitans de Saint-Jean-de-Luz, non moins Français pourtant que les Bretons, il fournirait à la consommation du midi du Royaume. Pour parvenir à son but, il fit sonner le mot respectable: de commerce national qu’il disait lésé, et l’on sacrifia, sans un examen approfondi, à cette considération majeure, une population pauvre et presque toute composée de marins précieux. Leurs familles furent privées de travail et condamnées à la misère”.

Conscientes des conséquences désastreuses que cet arrêt pouvait avoir sur l’économie du Labourd, les autorités finirent par accepter l’importation de la sardine fraîche mais non apprêtée.

“Il leur fut permis d’acheter, des Espagnols, sans être assujettis à aucun droit d’entrée, la sardine fraîche. On la pressait à Saint-Jean-de-Luz. On l’y salait. Ce poisson était, à la fois, l’aliment du peuple et de son industrie”.

Mais les plaintes de Bretons, non satisfaits par les atermoiements de l’Etat français, ne cessent de peser sur les décisions de l’Etat:

“Pour satisfaire les Bretons, on mit un droit de vingt pour cent à l’introduction de la sardine espagnole. Qu’arriva-t-il? C’est que les Espagnols salèrent leurs sardines, les introduisirent en France, que les consommateurs les payèrent plus cher, que les Bretons n’en vendirent pas un barril de plus, et que le fisc retira, pendant plusieurs années, environ deux cents mille francs de droits d’importation”.

*En 1808, les choses semblent s’arranger pour l’économie locale, qui, en ces temps de guerre, ne peut, en dehors de la Course contre les Anglais, se livrer à aucune activité maritime:*

“Cependant le gouvernement, éclairé par les réclamations fondées en raison et en justice des habitans de Saint-Jean-de-Luz, rendit le 31 Mai 1808, le décret suivant: article 1.<sup>er</sup>, l’introduction des sardines fraîches ou en vert provenant d’Espagne, est autorisée en exemption de tous autres droits que celui de balance”.

La sardine est donc en passe de devenir l’activité de substitution à la pêche traditionnelle, mais au moment où Leremboure écrit ces lignes la législation royale a encore changé de cap: c’est de nouveau l’interdiction d’importer des sardines de pêche espagnole. Leremboure fait appel à la générosité du nouveau roi qui ne peut moins bien faire que l’homme de “l’usurpation”, c’est-à-dire Napoléon lui-même:

“Et c’est au retour de S.M.. qu’on a annulé l’effet de ce décret! Quoi, l’usurpation se ferait honneur de cet acte de justice, de ce bienfait, et l’on permettrait qu’on pût reprocher à la légitimité d’en avoir privé ceux qui en sont l’objet! C’est bien le cas de s’écrier: ah! si le Roi savoit! ... Il le saura, sans doute. Il pèsera, dans sa sagesse, toutes les considérations, et puisera, dans la bonté de son cœur, le motif du sacrifice que réclament les besoins des habitans de Saint-Jean-de-Luz et de Siboure”.

Se contenter de la simple pêche de la sardine, c'est réduire le port de Saint-Jean-de-Luz à un port de second rang. C'est priver la ville de toute l'ambition qu'elle mérite qu'on lui porte. Il faut, pour reprendre l'expression de Leremboire, trouver des *"moyens plus étendus de prospérité à prendre en considération, dans des tems plus heureux"*.

2. Seconde priorité, exploiter la rade de la ville de Saint-Jean-de-Luz pour en faire un port militaire.

Cette seconde priorité si elle n'est pas, aux yeux de Leremboire, la plus urgente est bien la plus importante. Elle a pour but de reclasser Saint-Jean-de-Luz à un rang qu'elle n'aurait jamais dû quitter. Du reste il consacre à ce projet quatorze pages (pp. 24-37) soit près du tiers de son ouvrage.

L'idée de faire de Saint-Jean-de-Luz un port militaire est une idée déjà ancienne. Le premier à avoir pensé sérieusement à cette vocation est Vauban, maréchal de France sous le règne de Louis XIV et Commissaire des Fortifications en 1678:

"Le Maréchal de Vauban, frappé de la position d'une ville, située dans le centre du Golphe de Gascogne, fit un plan pour en convertir la baie en port, susceptible de recevoir les vaisseaux de l'Etat. Il devait également leur servir de point de réunion, dans le cas de guerre. Les principaux ouvrages dont Vauban prescrivit la construction, furent deux jettées: l'une appuyée aux rochers de Sainte Barbe, l'autre à ceux du Socoa, de manière à ne laisser entre elles, qu'un passage de 150 toises<sup>15</sup><sup>16</sup>. (DOC. 5).

Les travaux furent entrepris, ils avaient surtout le mérite de protéger les deux communautés de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure des furies de l'océan, mais jamais achevés à l'époque de Salvador Paul Leremboire:

"Ces travaux furent commencés sous Louis XVI. La partie la mieux construite et la plus intéressante est celle du Socoa. Celle de Sainte Barbe, quoiqu'ausi avancée, n'offre pas la même utilité, du moins pour le mouillage; car la baie, dans cette partie, est exposée au vent d'Ouest et d'ailleurs le fonds n'en est que rochers. Si on la terminait, elle ne servirait, tout au plus, qu'à contenir la mer et à la rendre plus calme dans le bassin. Il serait à craindre que cette jettée ne tint pas longtemps, parce que la force de la mer augmente en raison de la résistance qu'on lui oppose. D'ailleurs, il paraît que le lit de rochers, sur lequel il faudrait continuer l'ouvrage, loin d'avoir la direction convenable à son prolongement, en prend une oblique au large. Soit par cette cause, soit par celle des guerres qui ont absorbé tous les fonds, ces travaux restent suspendus depuis la révolution"<sup>17</sup>.

---

15. la toise valait 1,949 m et se composait de six pieds. Le pied équivalant à 0,324 m, valait 12 pouces.

16. ADPA U 947/7, "Notice sur Saint-Jean-de-Luz", p. 25.

17. ADPA U 947/7, "Notice sur Saint-Jean-de-Luz", p. 26.



Le préfet Serviez, malgré les changements de régime, veut poursuivre l'œuvre entreprise par Vauban. Il écrit en 1802 son désir de redonner à Saint-Jean-de-Luz son éclat de jadis en en faisant un port militaire:

"Il serait important pour la France d'avoir un port pour la Marine militaire sur ce point de la côte, son voisinage avec l'Espagne le réclame autant que sa grande distance des autres ports militaires. Cette ville renferme 2 553 habitans, marins en grande partie; leur principal moyen d'existence est la pêche; en tems de paix ils faisaient avec succès celle de la morue"<sup>18</sup>.

Mais Leremboire ne veut pas se contenter du projet de Vauban. Il faut d'abord régler le problème le plus urgent, celui de la barre, au débouché de la Nivelle, la solution du problème est proposée par M. de Geligny:

"Ce projet (...) consiste: 1° En la réparation des quais intérieurs. 2° En la réparation de ceux de la barre, principalement du côté de Saint-Jean-de-Luz. Ce quai était plus prolongé que celui de Siboure, d'environ douze toises. Il devait l'être pour empêcher la barre de se fermer. Cet accident trop fréquent a lieu, lorsque la mer agitée, jette des bancs de sable à l'embouchure de la rivière et en intercepte ainsi l'écoulement. Alors, les eaux arrêtées dans leurs cours, s'élèvent, se répandent dans la ville. Elles inondent la campagne et occasionnent des dégâts considérables dans les magasins et dans les champs. Le quai de Saint-Jean-de-Luz, avant que la mer ne l'ait, en partie, détruit, retenait les sables, préservait le chenal et maintenait, constamment, la passe libre. Dans l'intérêt du commerce et de l'agriculture, cet ouvrage devrait être réparé de préférence, si les brèches faites au mur de garantie par l'affreuse tempête du 7, ne réclamaient la priorité. 3° Le plan de Monsieur de Geligny comprend aussi la nécessité de curer le port du Socoa, et de l'agrandir"<sup>19</sup>.

Une fois ces préliminaires effectués, les ingénieurs pourront se mettre à l'ouvrage, à celui qui correspond à la vocation future de Saint-Jean-de-Luz, celle d'être un refuge, grâce à la grandeur de sa rade, pour les plus gros vaisseaux. Le Contre-Amiral d'Albarade, originaire du Pays Basque est favorable à cette vision des choses:

"Ce projet est l'inverse de celui de Monsieur de Vauban. Le maréchal voulait, comme je l'ai dit, convertir la baie en port. Le contre-Amiral, aussi: le premier, par la projection de deux jettées déjà commencées de Sainte Barbe et du Socoa; le second, en formant une île artificielle sur le rocher d'Artha que j'ai fait connaître. Pour cet effet, il voulait, dans plusieurs campagnes, y faire couler cinq ou six cents bâtimens condamnés, remplis des débris de rochers et de pierres. Déjà, il s'était fait présenter les modèles des machines et appareils nécessaires au coulage de ces vieux navires, pour leur direction et pour leur assiette sur le fonds. Cette île aurait brisé les vagues et laissé, pour entrer, deux passes Est et Ouest. Ce projet n'a pas eu de commencement d'exécution"<sup>20</sup>.

---

18. MSS 94/36: statistiques du département des Basses-Pyrénées.

19. ADPA U 947/7, "Notice sur Saint-Jean-de-Luz", pp. 27-28.

20. ADPA U 947/7, "Notice sur Saint-Jean-de-Luz", pp. 29-30.



Mais Leremboire ne cache pas ses préférences pour le projet d'un ingénieur, M. La Gleire, originaire de Châtellerault:

“On en peut que lui savoir gré de son zèle pour le bien de l'état, et l'intérêt qu'il prend à la ville de Saint-Jean-de-Luz, autrefois opulente, aujourd'hui ruinée, et pour me servir de son expression, presque déserte, lui assure la reconnaissance de ses habitants. Je vais transcrire son mémoire. C'est un hommage que je lui dois”<sup>21</sup>.

Il s'agit bien, à l'instar du projet Vauban, d'un projet présenté au Ministre de la marine et qui a pour but de créer “*un quatrième port pour la construction des vaisseaux de guerre*”<sup>22</sup>.

J'en donne les passages les plus marquants, qui ont été relevés par Leremboire, tout à fait acquis aux idées de cet ingénieur:

“Il est certain que dans cet endroit, il y a un bassin naturel capable, une fois arrangé, de contenir plus de trente vaisseaux de ligne; que la rade formée en fer à cheval est favorable pour le mouillage, et que les vaisseaux y sont à l'abri des grands vents O. S. O. Il faudrait enlever un ci-devant couvent des Recolets qui se trouve à une petite distance de l'entrée du bassin. Devant ce monastère, est un pont sur lequel on passe pour aller en Espagne. Dans cet emplacement, il faudrait donc creuser, afin d'agrandir le bassin et le nettoyer de tous les embarras qui existent. Ce bassin forme un ovale allongé. Le côté vers la mer n'a que quelques toises, et pourrait être plus ouvert pour laisser passage aux vaisseaux. Le bassin, une fois dégagé de ce monastère, présenterait une espace de plus de six cents toises de longueur. On pourrait construire sur se bords, tous les magasins, les corderies et généralement tous les bâtimens nécessaires à l'exécution du projet que je sou mets au Ministre (...) Parmi les avantages qui résulteraient pour la France d'un pareil établissement, le premier, c'est que la proximité des montagnes et pays adjacents produisent beaucoup de bois pour la marine (...) Le second avantage, c'est qu'à Saint-Jean-de-Luz où il n'y a aucun de ces incon-véniens, les vaisseaux du premier rang pourraient être construits, armés et met-traient à la voile, sans obstacles, comme sans retard. En troisième lieu, c'est que les vaisseaux, dans le port de Saint-Jean-de-Luz, tiendraient en échec tous les ports voisins d'Espagne, dans le cas d'une guerre. En quatrième lieu, c'est qu'en cet endroit, très sain par lui-même, l'air est excellent, bien différent de celui qu'on respire à Rochefort: aussi les habitants de Saint-Jean-de-Luz jouis-sent-ils, dans tous les tems, d'une bonne santé. Cet avantage n'est pas un des moindres. On sait combien d'ouvriers, difficiles à remplacer, meurent à Rochefort par l'effet des mauvaises exhalaisons qu'on y respire”<sup>23</sup>.

Cela veut dire que, comme Toulon, Rochefort, Brest, le port de Saint-Jean-de-Luz serait appelé à avoir pour vocation d'être un des grands ports militaires de France:

---

21. ADPA U 947/7, “Notice sur Saint-Jean-de-Luz”, p. 32.

22. ADPA U 947/7, *idem*.

23. ADPA U 947/7, “Notice sur Saint-Jean-de-Luz”, pp.34-35.

*“Ce quatrième port, pour la construction des vaisseaux de guerre, serait, on ne peut en douter, un grand moyen de mettre la marine française sur un pied de force, et de puissance imposantes aux nations voisines. C’est le but qu’on se propose dans le projet de cet établissement. Puisse le Gouvernement se pénétrer de son importance et le faire exécuter!”<sup>24</sup>.*

La 3ème et dernière priorité consiste à rétablir Saint-Jean-de-Luz dans sa franchise. Pour Leremboure, l’histoire plaide en faveur de la restitution de cette franchise:

*“L’établissement même des douanes à Saint-Jean-de-Luz n’y date pas de plus de soixante dix ans”<sup>25</sup>.*

Pour plaire davantage aux autorités, Leremboure ne manque pas de rappeler l’attachement des Basques à la monarchie qui vient de succéder au 1.<sup>er</sup> Empire:

*“C’est chez eux, que ce prince a reçu les premières preuves de l’amour et du dévouement des Français pour S.M. Son Altesse Royale a été pénétrée de la pureté des sentiments des Basques, longtemps avant qu’elle n’ait pu recevoir l’hommage et l’expression de ceux du reste de la France”<sup>26</sup>.*

## **CONCLUSION**

Les propos de Leremboure révèlent l’état d’esprit des Basques du littoral du Labourd après un long déclin des activités traditionnelles qui a duré plus d’un siècle et après la tourmente des guerres révolutionnaires et napoléoniennes.

Face à une situation calamiteuse, il ne reste plus, pour échapper au cauchemar d’une bien triste réalité, que l’espoir si on ne veut pas baisser les bras. Cela explique peut-être le caractère utopique des propositions de l’ancien maire de Saint-Jean-de-Luz. Ses projets d’un grand port de guerre n’ont jamais vu la moindre ébauche de réalisation. Certes les travaux de la baie ont été achevés sous Napoléon III mais à un moment où les rêves de port militaire s’étaient dissipés depuis longtemps. Désormais le port de Saint-Jean-de-Luz est un port de pêche de cabotage, qui renonce aux mythes fondateurs des marins du “Grand Métier” et si la ville s’embellit c’est surtout grâce à la vogue du tourisme qui grandit sous l’impulsion de la mode des cités balnéaires en Pays Basque lancée par Napoléon III et de son épouse Eugénie de Montijo. Désormais Saint-Jean-de-Luz doit se contenter d’être à la traîne de Biarritz qu’elle a pourtant dominée pendant si longtemps.

---

24. ADPA U 947/7, “Notice sur Saint-Jean-de-Luz”, p. 37.

25. ADPA U 947/7, “Notice sur Saint-Jean-de-Luz”, p. 46.

26. ADPA U 947/7, “Notice sur Saint-Jean-de-Luz”, pp. 47-48.