

Une ville historique : Aiguesmortes

Autor(en): **Ardouin / Dumazet**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **7 (1904)**

Heft 18 [i.e. 17]

PDF erstellt am: **01.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-253832>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

au moyen de l'air comprimé à 70 atmosphères que contient la torpille elle-même, ou bien par un mécanisme spécial situé à l'arrière de la torpille et mis en mouvement par le lancement.

La « tête » de la torpille contient une charge de 30-40 kilog. de fulmicoton qui fait explosion lorsque l'engin frappe la paroi du navire à détruire. Les avaries aux navires sont d'autant plus dangereuses qu'elles sont sous la ligne de flottaison.

Les torpilles sont lancées au moyen d'une charge de poudre ou d'air comprimé par des tubes lance-torpilles sous-marins ou par des canons placés sur les torpilleurs ou autres vaisseaux de guerre.

La vitesse des torpilles est de 24-32 nœuds, la précision moyenne de 500 mètres.

Les torpilleurs ont une longueur de 35-50 mètres et une vitesse de 18 à 26 nœuds.

La marine japonaise dispose de 19 contre-torpilleurs et 13 torpilleurs de 1^{re}, 36 de 2^e et 27 de 3^e classe. Ces trois dernières catégories sont des bateaux de petites dimensions. Seuls les contre-torpilleurs, plus grands, sont faits pour la haute mer.

Les contre-torpilleurs japonais, construits en Angleterre, ont un jaugeage de 400 tonnes, une force motrice de 6,000 chevaux-vapeur, une vitesse de 30 lieues marines à l'heure. Ils mesurent à la ligne de flottaison en moyenne 67 mètres, avec une largeur de 6,2 m. et une profondeur d'environ trois mètres.

UNE VILLE HISTORIQUE

Aiguesmortes

Un des étonnements des voyageurs, qui ont lu des descriptions d'Aiguesmortes : « cité endormie, expirante entre les marais, les lagunes et la mer se confondant avec les rivages bas », est d'aller, à la ville de Saint-Louis par un convoi de chemin de fer. La locomotive ! cela répond si peu à l'idée que l'on s'était faite. Longtemps avant d'arriver on scrute l'horizon, on cherche les étangs, les palus pestilentiels où l'on ne voit toujours que vignes, nappe interminable et monotone. Même lorsque commence à se dresser sur l'horizon la silhouette massive des remparts et des tours, c'est au-dessus du vignoble qu'elle apparaît. A peine, au delà du chenal creusé pour les eaux du Vistre,

par de vieilles estampes. Pas de toits aigus, pas de mâchicoulis, pas de chicanes. Des lignes simples et nettes, des portes surmontées de moucharabys entre de lourdes tours. C'est l'Orient, ce n'est pas notre féodalité. Ces longues murailles crénelées, qui barrent la plaine dans la campagne mélancolique, ne donnent pas la sensation attendue. Elles ont d'ailleurs perdu beaucoup de leur grandeur et de leur majesté depuis que le fossé a été comblé.

Derrière cette enceinte on découvre avec étonnement un centre vivant, plus régulier et propre que ne le sont les bourgades voisines.

Les descriptions de cette cité sont au moins exagérées : je n'y trouve ni la tristesse, ni l'abandon, ni l'aspect fiévreux que tant d'auteurs ont dépeints.

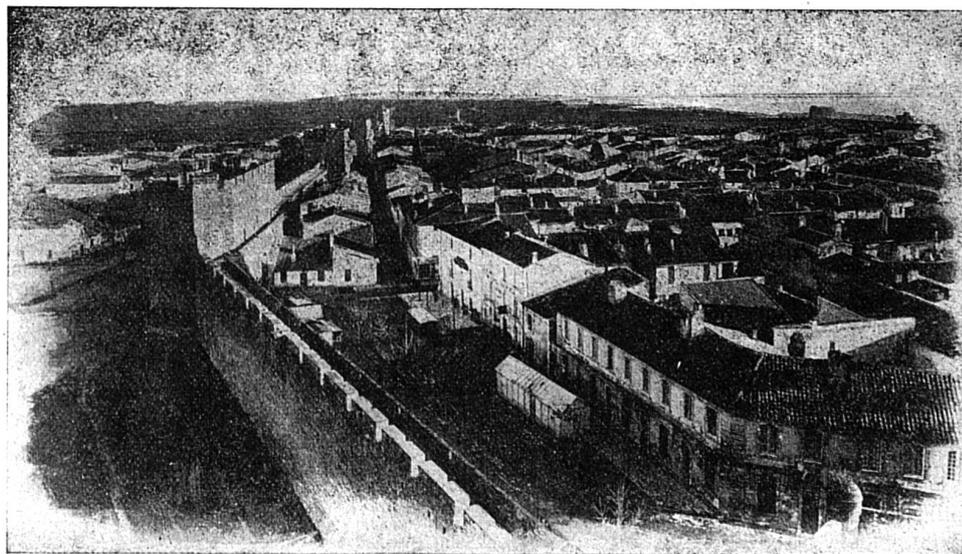
Une rue bordée de magasins aboutit à une vaste place entourée de cafés remplis de consommateurs, les tables envahissent les trottoirs et débordent sur la chaussée ; une odeur d'absinthe flotte sur tout cela, hélas ! révélant le fléau dont souffre une population jadis sobre. Les femmes travaillent assises dans les rues en surveillant les enfants qui jouent.

Saint-Louis préside à toute cette rumeur, en effigie, bien entendu ; son image de bronze est due à Pradier, il la modèla à l'une de ses meilleures heures d'inspiration.

Le bon roi mérita cet hommage, car il découvrit le site d'Aiguesmortes et en fit délibérément le port de la Couronne sur la Méditerranée. Mais les fortifications sont l'œuvre de son fils Philippe-le-Hardi ; Aiguesmortes n'a pas payé sa dette au prince dont l'œuvre seule attire les touristes dans ces parages, elle avait donné son nom à une rue, elle l'a remplacé par celui de Diderot. On ne voit guère ce que vient faire ici le philosophe. Qu'eut-il de commun avec Aiguesmortes ?

Un autre souvenir historique se rattache à la vieille cité : l'entrevue de François 1^{er} et Charles-Quint. La maison fort simple où se rencontrèrent ces deux monarques est encore debout, mais un collectionneur parisien a acquis la cheminée et l'a emportée.

Peu de monuments dans cette ville régulière, aux rues



Aiguesmortes. — Vue générale prise de la Tour de Constance

traverse-t-on, sur un quart de lieue, des landes mouillées, on retrouve aussitôt le vignoble venant mourir au pied même des murailles illustres.

Le train s'arrête dans une gare où le voyageur est assailli par les conducteurs d'omnibus et de pataches invraisemblables. Ce désert est vraiment bien pourvu de moyens de locomotion !

Un petit faubourg, des avenues bordées de platanes, un embryon de square, le canal couvert de bateaux, de grands chantiers pour la constructions des foudres entourent la gare. Et tout de suite c'est la rangée des murailles crénelées, flanquées de tours, évocation prestigieuse de l'époque des croisades.

Aiguesmortes ne ressemble guère aux autres cités fortes parvenues jusqu'à nous, ou dont nous connaissons l'aspect

se coupant à angle droit comme dans les bastides. Les logis eux-mêmes sont de banale apparence, il furent construits par des marchands que l'art ne préoccupait guère, plus pour servir de comptoirs que pour retenir les hôtes. L'église est quelconque, de même deux chapelles construites par des confréries : Pénitents blancs et Pénitents gris; mais ces édifices renferment de nombreux tableaux, les meilleurs dus à Mignard, à Sigalon et à Glaize. Les habitants sont moins fiers de ces toiles que de leur cercle des chasseurs où l'on m'a mené voir une belle collection de gibier du pays. Parmi ces animaux empaillés sont des castors et des flamants.

Cette bourgade active n'est donc point l'Aiguesmortes que l'on espérait rencontrer. Les remparts seuls répondent à l'idée préconçue, surtout au sud où la solitude est absolue. Ici les murailles se dressent en plein désert palustre, au bord d'un étang sans profondeur, dont les eaux mortes finissent à une laisse de vase blanchâtre.

Cependant le vignoble a remplacé les landes sablonneuses couvertes de plantes salicoles, qui entouraient jadis les marais salants; ces grands espaces verts, animés par le travail des gens et des bêtes, ont enlevé un peu de la mélancolie profonde qui pesait sur le paysage. Malgré tout, les horizons bas et les constructions écrasées des salines impriment toujours une sorte de tristesse poignante. Sans la route du Grau bordée de maisons s'alignant vers la mer, ce serait lugubre.

Les remparts qui dominent ces campagnes restent donc le grand attrait d'Aiguesmortes, ils attirent sans cesse les visiteurs. La ville ne se met guère en frais de coquetterie pour eux; les abords de ces murailles sont immondes sur bien des points; nos hôtes d'Allemagne et d'Angleterre doivent faire une comparaison peu favorable à la France, en se souvenant du soin avec lequel on entretient chez eux les abords des vieux édifices.

Dans le Midi, le sans-gêne dépasse toute imagination; il faut avoir l'amour de l'archéologie bien ancré dans le cœur pour ne pas éprouver quelque répugnance en visitant ces cités demeurées intactes malgré les siècles: Carcassonne, Aiguesmortes, le vieux Béziers.

La plus ancienne partie des défenses, la tour de Constance, flanque un des angles de la ville, à côté même de la gare. Lorsque Saint-Louis acheta à l'abbé de Psalmody le bourg de pêcheurs, déjà nommé Aiguesmortes, celui-ci était défendu par une tour appelée Matafère, refuge des habitants contre les incursions sarrasines. Le roi fit reconstruire cet ouvrage en lui donnant des proportions puissantes.

La tour se dresse à 30 mètres de hauteur au-dessus du sol et son épaisseur de murs dans la partie inférieure n'est pas moins de six mètres. Aujourd'hui encore elle est considérée comme un chef d'œuvre de l'architecture et de l'art militaires.

Du sommet où longtemps brilla la lueur du *farot*, le plus ancien phare du golfe du Lion, dit-on, la ville apparaît tout entière, petite dans cette enceinte trop vaste, où l'on trouve encore bien des espaces vides et destinés sans doute à le rester, les constructions nouvelles s'élevant près de la gare. Les toits gris émergent entre les arbres de la place et de quelques jardinets.

L'emplacement fut plus complètement utilisé autrefois, car la ville eut une population considérable: on y compta jusque 15,000 habitants au XIII^e siècle, quand le Rhône venait déboucher dans cette partie du golfe du Lion et lorsque des privilèges exorbitants interdisaient de charger ou de décharger des marchandises sur un autre point du littoral du Languedoc. Alors aussi, tout navire passant dans la zone de surveillance du *farot* devait payer un péage.

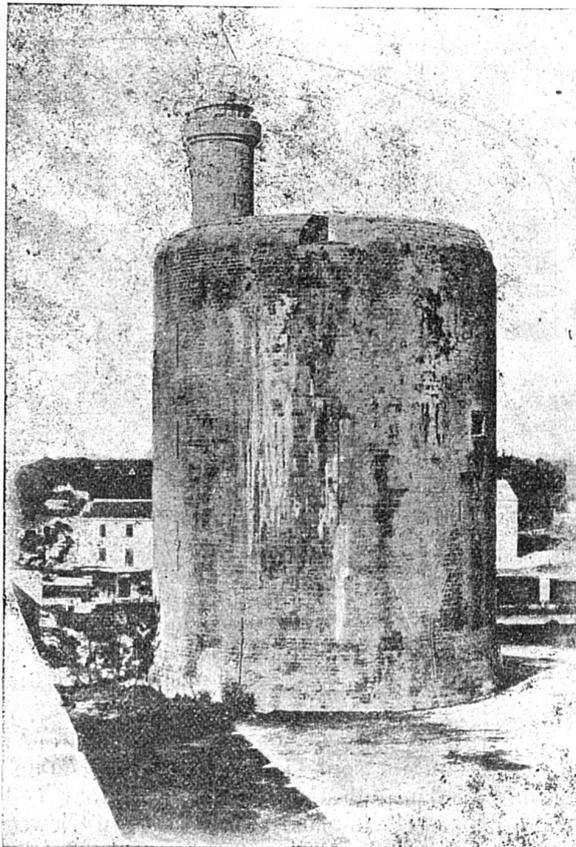
Le Rhône a abondonné ces parages, après avoir d'ailleurs obstrué des étangs jadis navigables. Pour maintenir les communications d'Aiguesmortes avec la mer on créa un chenal artificiel, le « grau du Roi »; mais l'entretien étant difficile avec les moyens d'autrefois, le port déclina de plus en plus, jusqu'au jour où la fondation de Cette lui porta le coup final. Ces causes, et non le retrait de la mer qui ne s'est jamais produit, puisque la ville fut toujours un port sur les étangs auxquels le Rhône donnait accès, ont amené la décadence.

Au commencement du XIX^e siècle Aiguesmortes, même avec son avant-port du Grau, avait à peine 2,500 âmes. Elle s'est peu à peu relevée et, de nos jours, grâce à l'importance soudaine prise par la viticulture, elle semble en voie d'accroissement.¹

Les environs de la ville, ainsi vus de la terrasse de la tour, offrent un aspect étrange. Ce n'est ni la mer, ni la terre. Partout étincellent de vastes étangs séparés par des laisses de sable nu ou tapissées de tamaris, avec de grands espaces insulaires re-

liés par des isthmes et uniformément revêtus d'un manteau de vignes. Entre ces plantations sur les sables et celles des grandes plaines du Vidourle, d'immenses landes mouillées attendent encore leur mise en valeur. A travers ces terres évoquant un passé de misère si proche de nous, le canal de Beaucaire étend une longue et rigide ligne d'eaux mates. Du côté opposé, le canal de la Radelle décrit une grande courbe pour aller atteindre les bords de l'étang de Mauguio. Ces deux canaux sont désormais réunis en une voie unique de navigation avec le canal des Etangs et forment le canal du Rhône à Cette.

Certes, il y a de la vie dans ce paysage, de grands chalands, suivent lentement les plans d'eau, des wagons roulent sur les quais d'un petit port où les sels arrivent



Aiguesmortes. — La tour de Constance

¹ Population d'Aiguesmortes, 4511 habitants; de la nouvelle commune de Grau-du-Roi, 1279; au total 5790.

des salines, des attélagés s'en vont par les routes poudreuses, les vigneronnes détruisent les herbes folles des champs et des vignes, des enfants jouent dans la cour d'une caserne de douaniers. Et cependant l'impression ambiante de mélancolie est si forte que l'on croit voir tout cela comme figé, tel un décor d'opéra.

Au-dessous de la tour de Constance, le chenal du Grau-du-Roi s'élargit en un bassin où les canaux viennent aboutir. Sauf les bateaux de navigation intérieure et des salines il n'y a aucun navire. Aiguesmortes est absolument déserté. En 1901, deux petits vaisseaux seulement y montèrent et donnèrent aux statistiques des douanes un chiffre de 89 tonnes de marchandises à enregistrer ! Jusqu'en 1895 il y avait eu un certain mouvement, 78 navires y vinrent cette année-là ; depuis, le port a décliné au point d'être abandonné. Toute la vie est concentrée dans la batellerie¹, mais celle-ci est active.

En été, un bateau à vapeur relie Aiguesmortes au Grau-du-Roi par ce chenal de 5,776 mètres dont la profondeur est entretenue à trois mètres, moins que la Seine entre Paris et Rouen. Aujourd'hui on ne peut atteindre la mer que par des pataches suivant la chaussée défendue servant de chemin de halage.

Cette route passe près du hameau de la Peyrade, où l'on retrouve, au milieu des alluvions, le sommet d'un quai ancien construit dans le même appareil que les murs de la ville. Ces pierres vénérables virent de grands événements ; elles bordaient une lagune profonde, aujourd'hui atterrie, dans laquelle venaient s'ancrer les galères. A Aiguesmortes, on veut y voir le quai où saint Louis s'embarqua pour ses chevaleresques mais désastreuses croisades.

M. Lenthéric, dont les études sur le littoral sont si fortement documentées, y reconnaît un brise-lames destiné à amortir l'agitation dans l'étang du Repausset. Il place l'embarquement sous les murs mêmes de la ville, d'où partait le chenal appelé canal Viel qui débouchait dans la mer, loin à l'ouest, à hauteur de l'étang de Mauguio. De ce canal partit la flotte.

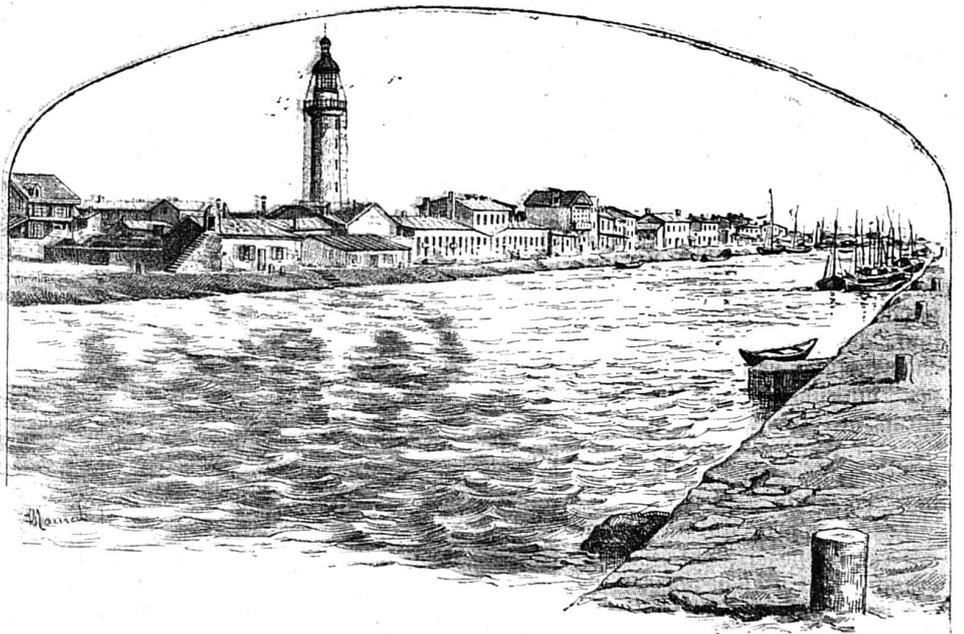
Quant au chenal suivi par Charles-Quint, il est également comblé. Des vignes en couvrent l'emplacement ; ce champ de pampres s'étend aussi sur le site où se dressèrent les tentes des croisés ; le camp est encore marqué par les tombes de chevaliers qui moururent avant le départ.

Aujourd'hui le chenal est constitué par la voie artificielle, dite Grande-Roubine, qui prolonge vers le Grau-du-Roi le canal de Beaucaire et reçoit le Vidourle, utilisé pour les chasses sur la barre. A l'endroit où le petit mais terrible fleuve cévenol pénètre ainsi dans les eaux marines, s'est créé un hameau de pêcheurs devenu peu à peu une sorte de ville et dont la proximité, plus que les agréments du lieu, a fait la station balnéaire pour Nîmes et les villes de la plaine. Cette jeune cité a pris le nom de la bouche :

le Grau-du-Roi ; elle borde les deux rives du chenal élargi en un bassin. Longtemps reliées par un bac, les deux parties du Grau sont maintenant en communication par un pont tournant. Hélas, il tourne rarement pour les navires de mer !

Cependant la situation nautique est excellente. Dans tout ce tragique golfe du Lion, la grande anfractuosité aux plages arrondies que l'on pourrait appeler la baie d'Aiguesmortes, est le seul point où les navires aient quelque sécurité par les gros temps ; l'abri serait parfait si l'entrée du Grau n'était pas si étroite.

Un avant-port sur ce point constituerait un précieux refuge lorsque les vents rendent périlleux l'accès de Cette. Un projet assez modeste a été étudié qui permettra de créer ce bassin de relâche ; il doit être complété par le prolongement du chemin de fer jusqu'à la mer. Quand cette œuvre sera accomplie, le Grau-du-Roi et Aigues-



Aiguesmortes. — Le Grau-du-Roi

mortes retrouveront un peu de leur activité disparue. Ce ne sera jamais qu'un modeste mouvement, tandis que l'on avait rêvé pour cette partie du golfe la création d'une sorte de petit Newcastle. M. l'ingénieur Lenthéric avait proposé, en effet, d'y creuser des bassins bien outillés où les charbons d'Alais et de Bessèges seraient venus s'embarquer pour tous les ports de la Méditerranée. Le Grau-du-Roi, déserté par la marine marchande, reste un port de pêche très actif auquel plus de cent bateaux sont attachés. Ses 350 marins prennent, année moyenne, 300 tonnes de poisson valant 26,000 francs. Cette flotte comprend une trentaine de grosses embarcations qui naviguent deux à deux en trainant un filet, et pour cette raison, sont nommées des *boeufs*. Leur champ d'action s'étend depuis Cette jusqu'à l'embouchure du grand Rhône. D'autres, de type plus petit, nommées *mourres de porcs*, font la pêche du thon. A ces bâtiments appartenant au port viennent se joindre de nombreux bateaux de Cette, d'Espagne et de Gènes, qui font du Grau leur port d'attache. Espagnols et Italiens pêchent surtout la sardine et le maquereau. Ces nombreux équipages, ceux des bateaux des *graus* voisins, cherchant refuge au Grau-du-Roi pendant le gros temps, donnent à ce havre une grande animation.

Des maisons de pêcheurs, des cafés, des restaurants, des hôtels, quelques villas bordent ce chenal prolongé en

¹ En 1901, on a recensé un mouvement de 669 barques sur le chenal maritime, ayant un tonnage de 50,109 tonnes.

mer par des jetées. Du musoir, ce passage maritime est d'une pénétrante tristesse, tant la côte est basse et déserte. Au levant, elle semble finir par la pointe émoussée de l'Espiguette. Du côté opposé on aperçoit Palavas, bas sur l'eau. Par les beaux temps, on distingue nettement Montpellier et Cette, dont les masses blanches relèvent la banalité et la monotonie de cet immense demi-cercle de sable, contre lequel viennent franger les lames blanches.

Sur le quai les pêcheurs réparent les filets à maquereaux, poissons dont la pêche est de saison. Ils semblent le faire sous la surveillance honorifique de pensionnés de la marine, qui veulent ainsi vivre encore de la mer. L'un d'eux est un petit vieux, tout cassé, usé, se traînant à peine; un large ruban rouge est attaché à sa boutonnière. On me le présente comme un héros, le père Isard, plus qu'octogénaire, décoré pour les nombreux sauvetages qu'il a accomplis.

C'est que la mer est terrible sur ces côtes, elle érode sans cesse le rivage; au bord du chenal une villa, à demi renversée par les vagues, avoisine une ample construction de pierre de taille, le château Girard, semblable à une forteresse. La base d'un phare sert de bureau de port. A cela se bornent les « monuments » du Grau-du-Roi.

Les hôtels restent fermés, leurs propriétaires sont encore à Nice, à Cannes, sur d'autres points de la Rivière où ils possèdent quelques établissements. Derrière cette façade que l'invasion estivale des Nîmois rendra bruyante, sont de petites rues aux maisons basses, habitées par les pêcheurs.

De chaque côté du chenal, des vignes ont remplacé les dunes, les montilles, qui ont été nivelées pour faire place aux plantations; il en est de vastes sur la rive gauche, entre la Méditerranée et les étangs du Levant et du Repau; il en est sur la rive gauche, entre la mer, les étangs du Repausset et du Ponent. Ces vignobles ont complètement transformé l'aspect du littoral, il ont achevé l'œuvre des siècles. Les lignes de pampres ont effacé les traces, bien faibles déjà, laissées par les *graus* où remontèrent les galères des croisées et de Charles-Quint. M. Lenthéric avait pu retrouver leur sillon sous les broussailles, les montilles et les cultures. On les chercherait en vain maintenant sur une grande partie du parcours. Le bras du Rhône sur lequel on vit passer 50,000 chrétiens, chevaliers, hommes d'armes ou serviteurs allant à la Délivrance des lieux saints, est recouvert par les rangées interminables de ceps qui ont transformé l'aspect sauvage de la plaine arénacée.

ARDOUIN-DUMAZET.

Fleurs pascales

La semaine sainte s'écoulait grise et morose; Jean Lorient, qui venait d'arriver en vacances, se morfondait au poêle de Lomont, près de la fenêtre, à regarder les nuages, ou les passants qui patageaient dans la boue.

Soudain, dans la soirée du vendredi, le ciel se dégagait, les étoiles parurent, et la bise se mit à zézayer. Sur le toit, les girouettes grincèrent.

— C'est le beau temps! fit le garde général Aubier, qui tisonnait avec mélancolie. On va pouvoir se promener.

— Tu crois?

— J'en suis sûr. Quand tu te réveilleras demain, la route sera dure comme du ciment, le soleil luira, et, dimanche, il y aura des fleurs...

— Vous voulez rire! interrompit Lucette.

— C'est comme je vous le dis! Oh! Je ne prétends pas qu'il y en aura des milliers, et partout. Voulez-vous que

nous allions à la Faux d'Anson, dimanche, avant la messe, pour nous en assurer? Si je me suis trompé je paye le champagne. Mais, par exemple, au cas contraire, mademoiselle Lucette, vous me devez un gage.

— Accepté! fit la jeune fille souriante. Mais ne soyez pas trop exigeant.

D'Entrevignes au plateau, qui le domine, un sentier grimpe par des rochers tapissés de houx et de lierres, pour aboutir à un cràs à peine incliné, que couronne un bouquet de foyards. C'est le but vers lequel se dirigeaient, après une ascension fatigante, Aubier et Lucette, puis Lorient et son oncle, le fermier du Lomont qui, pour se dégourdir les jambes, avait tenu à être de la partie.

— Voilà un panorama qui dédommage de ces chemins de contrebandier! s'écria Jean.

— Avais-je raison de vous affirmer qu'il ferait beau? constata le garde général. On voit le Mont-Blanc!

De la main tendue, il montrait une sorte de nuage floconneux, resplendissant sous le soleil d'avril, dans le lointain, par de là les crêtes des monts Jura et des Alpes Bernoises.

— C'est possible, mon vieux, qu'on voie le Mont-Blanc, bien que je n'y croie guère, ricana Lorient. Mais tes fameuses fleurs, où sont-elles? Du diable si j'en ai déjà aperçu une seule!

— Non! mais, sont-ils impatientes! J'ai mon idée; allons « au Signal ».

Tous trois se rebiffèrent: la montée avait été éreintante; qu'il aille en avant; on le rejoindrait tout à l'heure, une fois reposés.

Aubier s'éloigna, se moquant de leur fainéantise, et chacun de s'asseoir au moins humide qu'il put.

* * *

L'air était piquant et chaud, à la fois. La terre, imprégnée de neige, se dilatait, et des buées montaient du labour. La vue errait des hameaux tout blancs, qui signalaient ici et là des fumées bleues, aux sapins noirs des coteaux, et aux solitudes, que traversait, par instants, le vol de corbeaux et de geais piailleurs. L'âme éprouvait cette impression de mélancolie et de joie tout ensemble, que produisent, à l'accoutumée, les paysages d'hiver, sous les premières chaleurs du printemps.

« Eh, hop! Eh, hop! Venez vite; il y a du nouveau! »

A quelque cent mètres, près des hêtres, qui dominent le cràs, Aubier faisait des gestes d'appel. On se précipita; et l'émerveillement ne fut pas moindre de découvrir, parmi le tapis brun-clair des feuilles mortes, des frêles liges haussant des étoiles bleues.

— Croyez-vous que ces scilles sont assez belles! s'exalta le garde général. Ce sont les premières fleurs de l'année; c'est frais, net, comme après la pluie. Mais venez par ici; vous n'êtes pas au bout de vos surprises.

Tout près, en effet, sur le versant de la colline, où le soleil l'éclairait dès l'aube, pour n'en disparaître que tard, comme à regret, un parterre de fleurettes avait poussé sous la neige, qui, pour voir le jour, s'efforçait d'émerger sur elle.

Sur le tapis blanc il y avait des violettes pâles, ponctuées de jaune au fond du calice; un parfum, à peine sensible, en émanait; comme elles avaient été couvées sous les frimas, elles vivaient à peine, décolorées et frileuses. A côté, les primevères jaunes d'or, les vigoureuses « campenottes » de Comté flambaient en leurs feuilles d'un vert sombre. C'étaient aussi les anémones sylvies, avec leurs corolles à peine rosées, sur les nervures; de rares pulmonaires, rouges et violacées; des pervenches, qui pointaient,