

## LETTRE APBA DE MARS 2021

**470**

**D'après la revue Voile et voiliers**



Dériveur. Jean Morin, le pape du mythique 470 est mort.

Ébéniste de formation comme son père, Jean Morin avait de l'or dans les doigts. Quand André Cornu, l'architecte du 470, lui a proposé de construire le « dériveur du juste milieu » en 1962, il n'a pas hésité une seconde. Plus de 15 000 « Morin » ont été produits. Il vient de nous quitter, à 93 ans.

On aurait presque envie de plagier la célèbre réclame « On se lève tous pour Danette ! » Plus sérieusement, quel voileux ayant fait ses gammes en dériveur, n'a pas un jour « posé ses fesses » sur les caissons d'un 470 Morin pour planer dans la brise et se régaler au trapèze, en régate ou lors de vacances en bord de plage ?

Combien de quat'sept Morin dorment encore dans les garages ?

Et combien de Morin dorment encore dans des garages ? Lorsqu'André Cornu, l'architecte du « quat'sept » rencontre Jean Morin au salon nautique 1962, lui proposant de construire ce dériveur, « grand frère » du 420 signé Christian Maury et produit par Lanaverre, la poignée de main est aussi virile que complice. Il fonce.

Dans son atelier de Pessac près de Bordeaux, il a déjà construit un Mousse qui a fait fureur par la qualité de sa finition. Les 470 Morin font rapidement un carton. Coques blanches, ponts aux couleurs travaillées du bleu-ciel au jaune moutarde, du orange vif au rouge fraise, hiloire discrète, listons sablés et vernis, barre en bois lamellée collée digne d'un instrument de musique, petite plaque avec le numéro de série sur le tableau arrière... Ce bateau est beau, pensé, bien fini... La plaisance est en plein boum, et le 470 surfe sur cette vague. « Entre 1963 et 1976, ce sont près de 15 000 Morin qui sont sortis des moules » rappelle Alain Corcuff, grande figure du 470, aujourd'hui président d'honneur de la classe française et internationale.

Et quand le 470, devient série olympique pour les JO de Montréal de 1976, Jean Morin fabrique 1 600 bateaux dans l'année. Non seulement, il régate avec Jean-Claude Cornu, fils d'André, champion du monde de 505 et sélectionné olympique en FD, mais n'a pas hésité à envoyer à ses frais au Canada

trente coques à l'occasion des premiers championnats du monde hors d'Europe en 1972. Il vend tous ses bateaux... L'équipe de France vient accastiller ses 470 directement dans les ateliers. Il est bienveillant, propose des prix attractifs, conseille, rassure et fait de l'orfèvrerie. Une série spéciale – coque et pont blanc – fait un tabac en 75, au moment où Marc Laurent et Roger Surmin remportent le championnat du monde.



L'ado que je suis, rêve de ce bijou, optimisé par les meilleurs régatiers français dont Gérard Devillard, Michel Cornic, Marc Bouët, Stéphane Fleury, Michel Christ, Gérard Daugey, les frères Follenfant, Jean-Pierre Salou, Didier Bernard... Devenu olympique, le 470 est de plus en convoité, et nombre de chantiers vont le construire pour la jeune génération, de Boutémy à Fontaine-Pajot, de Nautivela à Parker, puis plus tard KD, Mackay ou Ziegelmayer...

Jean Morin tire alors sa révérence, cédant son chantier à Yachting France, puis devient promoteur immobilier dans les Pyrénées, après avoir fait du 470 un succès mondial. Il a marqué nombre de passionnés, à commencer par Nicolas Guichet, historien de formation et enseignant, fou amoureux de ce bateau. Dans son club du CN Ablon ([www.cn-ablon.fr](http://www.cn-ablon.fr)), en bord de Seine et près de l'aéroport de Paris Orly, il dégote des bateaux mythiques à l'abandon, et qu'il restaure telles des œuvres d'art, comme le 470 champion olympique de Thierry Peponnet et Luc Pillot à Séoul en 1988, ou le Morin numéro 13 avec mât et bôme en bois. C'est un vrai chineur ! Aujourd'hui, il a récupéré le 470 des Néo-zélandaises médaillées d'argent à Rio en 2016 et va aller chercher ce week-end celui de Nicolas Charbonnier et Olivier Bausset, médaillés de bronze à Pékin en 2008, qui coule des jours tranquilles dans un hangar de l'ENVSN à Saint-Pierre Quiberon.

Avec la complicité de Jean Morin et d'Alain Corcuff notamment, il a écrit un premier livre sur l'histoire du 470, et en prépare un second... toujours à compte d'auteur, et uniquement sur souscription. Lui aussi a été marqué à vie par le « pape du 470 ». Il faut espérer que celles et ceux passés par ce formidable dériveur, commanderont sa bible, avec une pensée spéciale pour Jean Morin.

## Avis à nos amis ramasseurs de palourdes.



Du fait des fortes pluies, les palourdes du Bassin d'Arcachon sont interdites au ramassage et à la vente par les professionnels mais également à la pêche de loisir car elles sont contaminées.

Les pluies incessantes depuis plusieurs jours ont véhiculé dans les eaux du Bassin d'Arcachon des bactéries d'origine fécale qui ont été repérées à la suite d'analyses effectuées par l'Ifremer. Ces analyses ont montré la forte contamination des palourdes mais également des coques et des tellines par des bactéries Escherichia Coli.

Cette contamination serait due à la saturation des réseaux des eaux usées dont les évacuations sont difficiles. Les eaux de pluie se mêlent aux eaux usées avant de ruisseler vers le Bassin.

Mais quand est-il des lessivages des terres chargées d'herbicides et de pesticides ? Ces coquillages que nous apprécions tant attendront patiemment d'avoir évacué toutes ces « saloperies » avant que nous puissions nous divertir à les rechercher et à les déguster.

L'APBA espère programmer une sortie conviviale dans ce sens quand les beaux jours seront là.

## SUR LA SALIE ET SON WHARF

Un article du portail régional Bassindarcachon.com qui a été créé en décembre 1999 par l'association Bassindarcachon.com, président fondateur Patrick Ransinan.



[https://www.bassindarcachon.com/histoire\\_locale.aspx?id=14&fbclid=IwAR01zBKXbeRm43uNAWIGuj8FDwDLN7VAcFX9kly62ZOayz5kokVRoEGp52k](https://www.bassindarcachon.com/histoire_locale.aspx?id=14&fbclid=IwAR01zBKXbeRm43uNAWIGuj8FDwDLN7VAcFX9kly62ZOayz5kokVRoEGp52k)

Il y a longtemps de cela, l'usine de Factice s'appelait la Cellulose du Pin et appartenait au groupe Saint-Gobain. Elle fabriquait du papier kraft et pour ce faire elle extrayait la cellulose des troncs de pin au préalable écorchés en les trempant dans des bains à base de soude ou d'autres produits chimiques tout aussi sympathiques.

Quand les bains étaient renouvelés, les anciens étaient rejetés dans la Leyre qui les absorbait avant de les amener sans le Bassin. Les marées faisaient le reste.

Devant des quantités de plus en plus industrielles de ces rejets, devant les premiers soubresauts de l'écologie, il a bien fallu envisager un système pour protéger le Bassin de ces dangereux effluents.

La mairie d'Arcachon a été partie prenante dans cette affaire sinon son initiatrice. C'était l'époque où les politiques ne volaient pas encore l'argent public, ils se contentaient de le gaspiller.

Le maire et de nombreux conseillers municipaux se mirent à courir le monde pour aller examiner de près tous les émissaires en mer que comptait la planète. Et d'aller au Japon, en Finlande, aux Etats-Unis, etc. tout cela bien sûr aux frais du contribuable.

Quand nous avons eu un Conseil Municipal spécialiste ès émissaires, un contrat a été signé avec une grosse entreprise néerlandaise. Je ne sais pas qui était véritablement les contractants. Est-ce que le SIBA existait déjà ?

Le projet de cette entreprise néerlandaise était de construire un wharf en dur de 400 mètres d'où déboucherait un long tuyau enterré dans le sable de telle façon que le rejet se fasse à 4 kilomètres en mer. C'était le projet qui nous avait été vendu, à nous les citoyens. La société néerlandaise apporta force barges gigantesques à quelques brasses du bord de mer de la Salie et se mit au travail. Elle choisit de commencer par placer le tuyau qui de 4 kilomètres en mer devait venir rejoindre l'extrémité du wharf à construire. Pour cela elle utilisait une énorme charrue qui creusait, sous la mer, un sillon dans lequel on plaçait un énorme tuyau en plastique noir d'au moins un mètre de diamètre. Après cela, la même ou une autre machine refermait le sillon sur le tuyau qui était ainsi enterré.



On découvrit bien vite qu'aux termes du contrat qui nous liait à l'entreprise néerlandaise celle-ci ne travaillerait que les jours de beau temps et aurait droit à un dédommagement pour chaque jour de mauvais temps. Et la première année, les jours de beau temps furent particulièrement rares. J'ai le souvenir d'un chiffre ridicule. Je ne sais pas qui décidait qu'un jour dit était de beau ou de mauvais temps. Si bien qu'il fallut une bonne année pour enterrer les 3,6 kilomètres de tuyau en plastique. Bonjour les coûts.

Quand cette opération fut terminée, il y eut une grande tempête. Les barges dérapèrent sur leurs ancres sans gros dégâts, mais quand le calme fut revenu, il fut absolument impossible de retrouver ne serait-ce qu'un seul bout du tuyau enterré. Et ce n'est pas faute d'avoir cherché. Tout le travail était perdu. L'incompétence de la

société néerlandaise ne pouvait pas être sans conséquence sur sa solidité financière et un jour un télex tomba à la mairie d'Arcachon : cette société avait déposé son bilan en laissant tout en plan. Cela n'allait pas déstabiliser nos Conseillers spécialistes ès émissaires qui prirent tout de suite les mesures conservatoires qui s'imposaient. Ils firent saisir tout le matériel abandonné par la société néerlandaise pour essayer de récupérer une partie de l'argent ainsi gaspillé. Las, tout le matériel était en leasing et fut récupéré par la société financière qui l'avait loué. Tant et si bien que lors de la saison touristique suivante, le tuyau en plastique qui sortait de la forêt était supporté pendant 30 ou 40 mètres en mer par des poteaux provisoires en bois.

Le tuyau dégorgeait ainsi ses horreurs jour et nuit au bord de la plage dans une bonne odeur de Facture. Alors que ces effluents se dissolvaient sans faire d'histoire dans l'eau douce de la Leyre, ils se mirent à émulsionner quand ils étaient ainsi rejetés sans précaution dans l'eau salée. Bonjour le spectacle.

Devant la colère du peuple, un ministre, je ne sais plus lequel, vint se baigner trois minutes devant force caméras au pied dudit tuyau pour montrer qu'il n'y avait aucun danger pour la population locale. Il n'y avait pas besoin de cette démonstration pour prouver que décidément dans notre pays les hommes politiques sont prêts à tout pour conserver leur poste.

La saison finie, il fallut reprendre le problème à la base. On fit un nouvel appel d'offre. Cette fois il s'agissait de construire d'abord le wharf de 400 mètres, pour les 3,6 kilomètres suivants, on verrait après. Une grosse société nationale soumissionna et emporta le marché. Elle amena tout son matériel à La Salie, et huit jours plus tard, elle pliait tout et repartait. Sans doute que ses ingénieurs avaient compris qu'il y avait plus à perdre qu'à gagner dans cette affaire.

Une autre entreprise la remplaça qui construisit enfin le wharf que nous voyons de nos jours. A quelques jours de son inauguration, je ne sais plus si c'était avant ou après, voilà qu'une plateforme pétrolière rompt ses amarres dans le Golfe de Gascogne. Elle se met à dériver en se dirigeant dangereusement vers l'extrémité de ce wharf tout neuf. Il s'en fallut d'un cheveu qu'elle ne l'emporta.

Une fois le wharf construit, on abandonna l'idée de le prolonger d'un tuyau enterré. Où l'on ne trouva pas l'argent pour le faire.

Dans les premières années de son exploitation, la mer gagna sur la côte et il fallut enrocher le début du wharf pour le défendre contre les vagues. Puis la mer changea d'avis et se mit à reculer.

Aujourd'hui il n'y a plus que la moitié du wharf qui est en mer à marée basse. Bien sûr, tous les effluents qui sortent de son tuyau et qui ne proviennent plus que de la seule usine de Facture mais de toutes les communes riveraines sont parfaitement traités et sans danger aucun pour la santé publique.

Cela fait je ne sais pas combien d'années qu'on nous le répète.

Quoi qu'il en soit, il y a quelque temps sont apparues des pancartes interdisant de ramasser des coquillages à je ne sais plus quelle distance à gauche et à droite dudit wharf. Des coquillages à l'océan, il n'y en a jamais eu des masses. La baignade par contre est parfaitement autorisée au mépris du sacro-saint principe de précaution.

Une idée. Nous devrions demander à Tchernoblaye, ce sont des spécialistes, de nous concocter un somptueux dépliant publicitaire sur le Bassin d'Arcachon portant en couverture une de ces belles photos que je vous ai conseillé de regarder pour vous demander si nous étions bien autorisés à parler d'écologie. Il suffirait ensuite de diffuser ce prospectus dans la région à nos nombreux visiteurs pour qu'il se passe assez vite quelque chose.

Bien à vous.

Jean-Pierre Ardoin Saint Amand

ATTENTION, accès et pêche sont interdits sur le site et aux alentours : [Voir le décret](#)

## *La coiffe traditionnelle des femmes des Ostréculteurs*

# *LA BENAIZE (ou Beneze )*

La **Benaize** existait déjà sous napoléon III , et je l'ai vu disparaître vers les années 60 elle était couramment portée vers les années 1870 jusque dans les années 40 par les femmes du Bassin d'Arcachon ( particulièrement celle des ostréculteurs , et des pêcheurs à pieds du fond du bassin d'ARCACHON , que mon grand père Ostréculteur de LA TESTE DE BUCH appelait les « Mathe Agne » ( Dans le fond du BASSIN ,ce terme désigne les gens qui marchent dans la vase avec des patins ) .

- Cette coiffe était composée généralement d'une structure rigides en tiges d'osier qui protégeait la tête et le front et recouverte par des fronces de tissus de type « VICHY » à carreaux rouges et blancs , cette coiffe comportait un bonnet qui enserrait la tête et qui se prolongeait par une bande de tissus de même facture qui servait à protéger le cou et le début des épaules particulièrement exposés lors du travail sur les parcs .



*Les parqueuses d'huîtres d'Arcachon et leur benaize*

J'entends encore ma grand mère qui disait à ma sœur en en patois

« Couvre toi le visage ma fille tu va être toute rôtie, ne sais tu pas que le soleil mange la peau »

Il semblerait qu'il y ai eu plusieurs types de **Benaizes**

- Une en mousseline et dentelle pour le dimanche (blanche, ou bleue)
- Une en mousseline et dentelle noire pour les deuils
- Une en tissu, plus rustique et moins fragile pour le travail au parc qui se fanait rapidement agressée par le sel et le soleil



Benaize du siècle dernier

**Les coiffes du dimanche et de deuil** en dentelle ne pouvaient pas se laver, elles se devaient d'être immaculées pour se rendre à la messe.

**La Benaize de travail** était simplement et souvent dotée d'une simple armature en fil de fer, recouverte de tissus plus commun qui protégeait bien du soleil mais aussi du vent. A l'arrière, elle recouvrait le cou, grâce à un pan de tissu qui venait recouvrir les épaules.

**Il semblerait que le nom de « BENAIZE » signifierait « bien-aise » mais ce n'est pas garanti**

C'est soit disant la coupe de la Benaize et son coloris qui permettait à l'ostréiculteur de retrouver facilement sa femme ou sa promise sur le « TATCH » quand la marée remontait

Le reste de l'habillement de la parqueuse **Arcachonnaise** était une culotte de flanelle rouge remontée au niveau des genoux, une vareuse de couleur variable, et aux pieds des patins à vase

Il existe une personne qui fabrique encore des Benaizes traditionnelles sur commande à **Gujan Mestras**, Je suis en recherche pour un interview, se sera l'objet d'un autre article.



détail de la Benaize de mon épouse

Edward AMADE ( photos anciennes copiées sur internet )

## IMMERSIONS A L'ILE AUX OISEAUX

[http://www.ile-aux-oiseaux.org/IMG/pdf/Etat\\_initial\\_provisoire\\_mars\\_2011.pdf](http://www.ile-aux-oiseaux.org/IMG/pdf/Etat_initial_provisoire_mars_2011.pdf)

### Historique des évènements de submersion

La recherche de renseignements sur les évènements historiques revêt une importance considérable quant à l'évaluation du risque de submersion sur le secteur d'étude.

D'après une recherche bibliographique et des témoignages des riverains, les évènements les plus marquants sur l'île aux Oiseaux sont les suivants :

- En 1714, l'île aux Oiseaux fût totalement submergée, décimant les cultures et les animaux,
- Une tempête à pleine-mer le 27 octobre 1882 reste dans les mémoires du pays. Un niveau de 5,42 m CM a été mesuré à Eyrac. Plusieurs secteurs du Bassin d'Arcachon furent submergés dont l'île aux Oiseaux,
- Un « raz de marée » est signalé en 1922,
- En 1937, toutes les cabanes de l'île auraient été submergées lors d'une tempête,
- Le 29 décembre 1951, une submersion littorale (affectant l'île aux Oiseaux) a été provoquée par un coup de vent au moment de la pleine-mer,
- Du 10 au 15 décembre 1958, les vents de Sud-Ouest soufflant en tempête ont créé un courant tel que le niveau de la mer n'a pas baissé plus qu'en période de morte-eau,
- Le 12 décembre 1981, une pleine-mer de coefficient 104 inonde plusieurs quartiers à Arcachon et Gujan. A Eyrac, le niveau atteint 5,23 m CM à 18h30. La cabane 46 sur l'île aux Oiseaux est inondée (cf. laisse de crue sur la photo ci-jointe),
- En décembre 1995, une autre tempête a inondé la cabane 46. Le niveau d'eau était moins important que lors de l'évènement précédent,
- Dernièrement, trois tempêtes ont généré des submersions marines sur les rives du bassin. Les caractéristiques de la marée et les niveaux mesurés à Eyrac sont reportés dans le tableau ci-dessous. Le niveau d'eau extrême de février 2009 a entraîné une inondation de la cabane 46 au Port de l'île.
- Durant la réalisation de cette étude, la tempête Xynthia a touché le secteur le 28 février 2010. Le niveau d'eau mesuré à Eyrac était de 5,46 m CM.

#### ***Date tempête Coefficient de marée.***

#### ***Niveau marée théorique à Eyrac Vent maximal Niveau d'eau mesuré à Eyrac***

29-30/11/2008 71 4,07 m CM 12,4 m/s supposé 4,97 m CM

24/01/2009 58 3,83 m CM 26,8-28 m/s 4,88 m CM

9-10/02/2009 104 4,62 m CM 7,55 m/s 5,25 m CM

# Le petit train du cap ferret, son histoire !! Bernard Ingremeau

Le Petit Train du Cap Ferret a toujours fait partie du décor touristique sur la pointe de la Presqu'île.

Reliant la jetée Bélisaire côté Bassin à la plage de l'Horizon (également appelée plage du Petit Train) il parcourt les 2km en une dizaine de minutes permettant notamment aux visiteurs d'un jour ayant effectué la traversée depuis Arcachon de rallier l'océan Atlantique sans effort.

C'est d'ailleurs ce même Océan Atlantique et ses plages qui motivèrent la création de ce tronçon dès les années 1879 et les premiers attraits touristiques pour la Presqu'île du Cap Ferret. Tout d'abord tracté par des chevaux, le petit train s'est ensuite modernisé sous la forme d'un tramway diesel en 1952.



Photo 1

Plongeons-nous dans les archives du cap ferret et découvrons l'origine d'une voie de chemin de fer et son premier tracé entre le cœur de la forêt et le port de Jane de Boy, pour exploiter le bois.

La commune de Iège a acheté à l'état un certain nombre de parcelles forestières ou à vocation forestière dans le cadre des 2 lois, définies comme lois d'aliénation des forêts de l'état, en 1860 et 1862 autorisant les particuliers ou les communes à acheter à l'état un certain nombre de parcelles forestières ou à vocation forestière.

## L'éveil économique avec l'exploitation du bois



Photo 2

Les mules et le chemin de fer



Photo 3

En cette période de plein essor industriel, il fallait s'organiser de façon moderne. Déjà, il devenait nécessaire d'obtenir une amélioration des rendements et de la productivité. Le transport des marchandises et produits de la forêt devait se faire de plus en plus rapidement alors qu'il augmentait

sans cesse en nombre et en volume. Il s'avérait que les bœufs et les mulets, seuls équipages ayant accès aux sols difficiles et peu porteurs de la dune, travaillaient beaucoup trop lentement...

Or on venait de construire (en 1882-1884) la ligne de Facture à Lesparre par Arès. L'enthousiasme était à son comble, on entrait dans l'âge d'or du chemin de fer et nombre d'entrepreneurs rêvaient de construire leur propre ligne.

---

### Jane de Boy, un port en plein essor

Cet équipement permettait de transporter les bois exploités au plus profond des forêts et de les acheminer vers le Bassin d'Arcachon, en l'occurrence à Jane de Boy., La construction des voies au cœur de la forêt dans un environnement hostile a fait appel à beaucoup d'investissement physique et a pris beaucoup de temps et d'argent



Photo 4

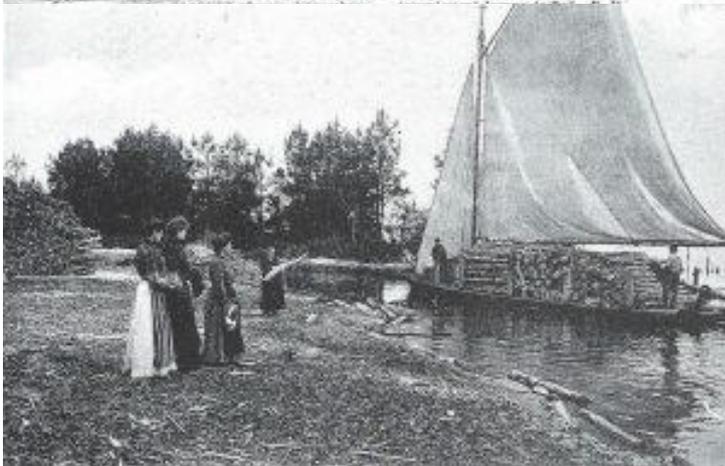


Photo 5

Les bois étaient approchés en bordure des voies par des bœufs et des mulets pour être chargés sur les wagonnets Decauville qui effectuaient les longs trajets avant de sortir de la forêt.

Jane de Boy devenu le terminus de la voie avait vu se construire des appontements dignes d'un grand port, presque un môle d'escale.

Les bois ainsi déposés étaient chargés sur de très gros chalands et remorqués à marée haute à Arcachon. Ils étaient ensuite entassés dans les cales des cargos venus apporter du charbon, à destination des différentes régions utilisatrices, les mines du nord de la France et l'Angleterre.

### **Un réseau ferré en forêt**

Le transport du bois entraînait un trafic très important à Jane de Boy. À cela s'ajoutait les apports de la forêt du Porge, où la société « La Térébenthine Française » et la société Rechenmann avaient entrepris l'exploitation sur quelque 8 000 hectares. C'est ainsi qu'à leur tour, elles construisirent leurs propres voies Decauville, pour évacuer leurs marchandises et leurs produits.

Ce réseau de lignes commençait aux dunes du Lion, à la limite de Lacanau, elles traversaient sur toute sa longueur la commune du Porge et venaient s'embrancher sur les voies Pelletier pour arriver au terminal de Jane de Boy. Ses appontements en font alors le port le plus important du Bassin pour l'expédition des produits de la forêt.

C'était sans doute trop, en tout cas, cela n'allait pas durer.

#### **Sources :**

- La presqu'île de Lège Cap Ferret. Max Baumann
- Les archives communales de Lège Cap Ferret.
- Les archives municipales de La Teste de Buch.

Bernard Ingremeau.

## LES PANTONS

Les parcs à huîtres du bassin d’Arcachon ont toujours été victimes des forfaits de certaines brebis galeuses...

Pour les protéger les protéger et dissuader les contrevenants des pontons de garde ont été mis à l’ancre au milieu des parcs.

Les pontons de garde du Bassin d’Arcachon

Cette gravure de Kaufman datée de 1892 nous permet de voir un ponton de garde ancré dans le bassin vers lequel se dirige une pinasse à rame.



Un ponton de garde au milieu du Bassin d’Arcachon, Gravure de 1892

Les gardes étaient assermentés par la justice et quand, de Noirmoutier, on a fait venir des grandes quantités d’huîtres, grâce à ses gardiens très spéciaux, elles étaient en sécurité.

Les pontons ressemblaient étrangement aux roulottes des bohémiens..



Les pontons du Bassin d'Arcachon

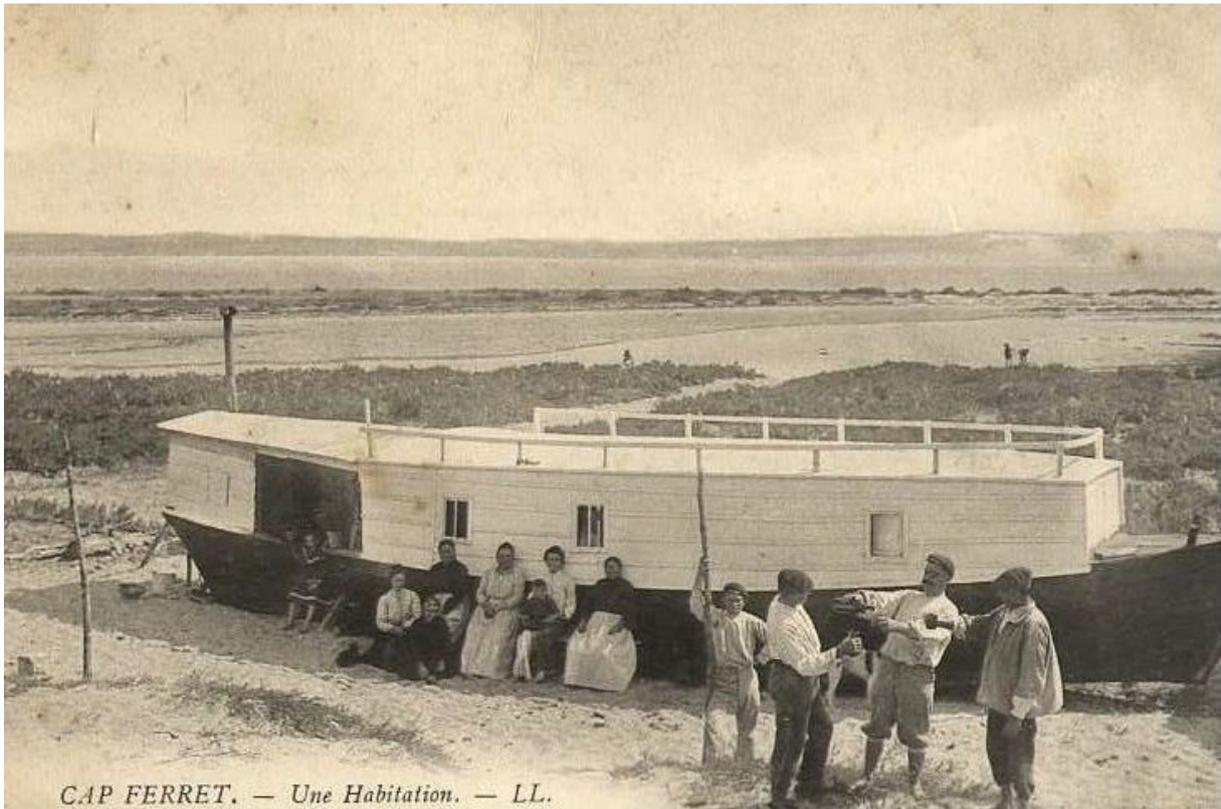
Ils étaient formés d'une coque ventrue surmonté d'un roof immense duquel on voyait la cheminée d'un poêle à bois sortir. Leur intérieur modeste offrait un coin repas et une partie nuit.

En 1877, 50 pontons payaient une taxe de stationnement dans le port de La Teste. On peut ainsi imaginer la quantité incroyable de pontons qu'il y avait alors sur le bassin!

Rapidement les pontons ont été utilisé comme logements et ateliers par les parqueurs. Certains servaient aussi de réservoirs pour stocker les huîtres avant de les ramener dans les ports.

À cette époque les déplacements à la rame ou à la voile étaient très longs.

Ces habitations rustiques ont permis de rentabiliser les zones de culture en restant sur place.



Les pontons du Bassin d'Arcachon

On imagine que ces pontons étaient tractés par deux ou trois pinasses qui utilisaient les courants et les marées pour les amener à leurs places définitives.

Peut-être que les premiers vapeurs du Bassin d'Arcachon ont aidé également à les tracter?

Au fil des années des années, comme le montrent les cartes postales du début du siècle, les pontons ont été installés sur le bord de la plage de la côte Noroit.

L'utilisation des pontons en habitation est une des explications possibles de l'origine de la colonisation de ce côté du bassin par les pêcheurs de La Teste et Gujan

Certaines photographies montrent également des pontons qui semblent être au milieu des pins. Peut-être ont-ils été déplacés lors de fortes marées?

Puis, l'apparition des premiers moteurs marins en 1905 et la motorisation en série des pinasses, ont fait disparaître ces pontons progressivement. Les déplacements devenaient ainsi rapides et le travail simplifié.



Les pontons du Bassin d'Arcachon

Les dernière demeure connue de gardien de parc date de 1930.

Sur la plage de l'Aiguillon vers 1940 il y avait encore un ponton échoué et un autre sur le "Truc de la carène" à La Teste

Progressivement comme dans le village de l'Herbe, les pontons ont été remplacés par des cabanes.

En 2017 un des deux derniers pontons qui se trouvait dans un jardin de la conche du Mimbeau a été démolit et remplacé par un cabanon de jardin..

Le tout dernier est au bord de la plage au village de l'herbe. Il a été recouvert d'une toiture, il est à la villa "le Vieux Ponton".

<http://palcf.fr>

<https://www.facebook.com/groups/688684661289456>

<https://www.facebook.com/Lou-Cap-Herré-811490182199590>

<https://www.facebook.com/arcanavigation>

<https://www.shaapb.fr>

<https://bassin-arcachon-patrimoine-naval-plaisance.fr/2021/02/05/pontons-bassin-arcachon-patrimoine-plaisance-naval-histoire-cap-ferret-huitres-ostreiculture-pinasse-voile-bateaux-vapeur-parcs/?fbclid=IwAR2shhkS5XS5I6YXe8fO1uVzcOL2gEzcrL6hI56wSJ-9ncHkxQrSJiVsdVU>